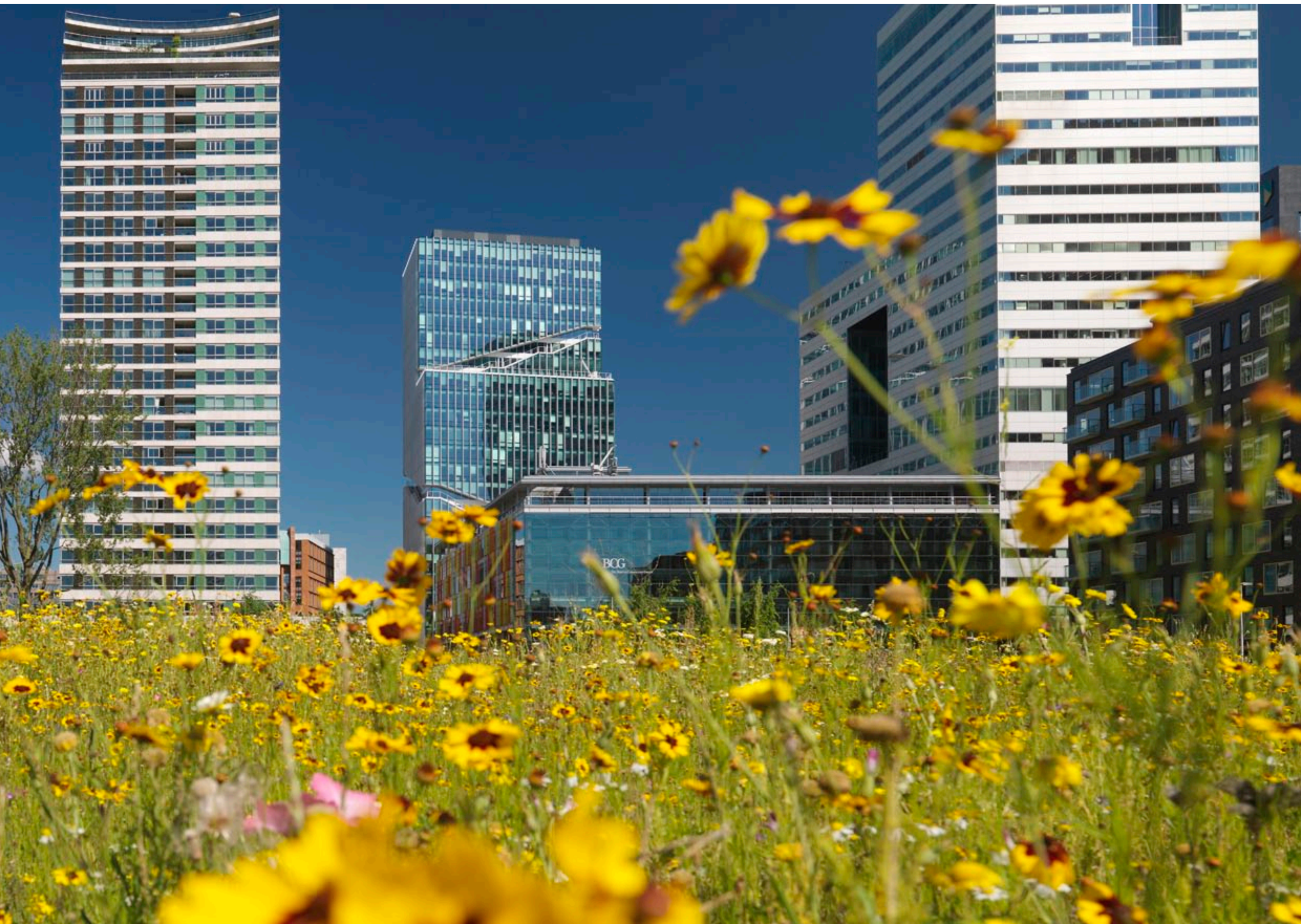
MIRT Projectenboek 2014





Voorwoord

MIRT Projectenboek 2014

Hoe houden we Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig? Wat moeten we doen om sterker uit de crisis te komen? Hoe vangen we straks extra woningbehoefte in de Randstad, groei van mobiliteit of toenemende wereldhandel op? Waar investeren we in tot 2028 als je kijkt naar de infrastructuur en ruimtelijke kwaliteit van Nederland? De antwoorden hierop vindt u in dit zevende MIRT Projectenboek, met een overzicht van ruimtelijke opgaven en programma's en projecten van nationaal belang.

Ten opzichte van vorig jaar zijn twee ontwikkelingen van invloed geweest op het huidige MIRT Projectenboek. Allereerst is er een nieuw kabinet aangetreden met een nieuw Regeerakkoord. Ten tweede is er bezuinigd. Hierdoor hebben we scherpe keuzes moeten maken en worden verschillende projecten later opgeleverd. We doen minder dan we wilden en nodig vonden. Tegelijkertijd blijven we hard doorwerken aan het verbeteren van de infrastructuur.

Investeringen blijven nodig voor de hiervoor genoemde ambities en knelpunten. De Hanzelijn, de Waalbrug bij Ewijk, de Tweede Coentunnel en de Westelijke Randweg zijn geopend en ook de komende jaren staan er tal van projecten op stapel: de Blankenburgverbinding, Ring Utrecht (A27/A12), A13/A16, de verlengde A15, de vernieuwing van grote stations zoals in Utrecht, Rotterdam en Den Haag die de groei van het OV mogelijk gaan maken. Ook de kwaliteit van onze vaarwegen is essentieel voor onze bereikbaarheid; de sluizen van Eefde en IJmuiden worden daarom aangepakt. Kortom, een goede infrastructuur is en blijft de ambitie.

De financiële krapte maakt veel creativiteit los, binnen en buiten de overheid. Zo maken Natuurmonumenten en Rijk samen een kunstmatig wad in het Markermeer om de waterkwaliteit te verbeteren. En wordt voor heel Nederland de waterveiligheid verhoogd met het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma, waar Rijk en waterschappen ieder 50% bijdragen. Brabant heeft een deal met bedrijven gemaakt om meer over water en minder over de weg te gaan vervoeren. Daarnaast ligt er dankzij het bedrijfsleven een voorstel voor een versnelde aanpak van een deel van de A58, gebaseerd op een innovatieve, publiek-private financiering. Binnen het programma Beter Benutten wordt door Rijk, regio en bedrijfsleven samengewerkt om files te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren. Tenslotte is bij zogeheten spitsmijdprojecten circa 35% structurele gedragsverandering bereikt, bijvoorbeeld bij de Waalbrug.

Over dit alles kunt u lezen in dit boek. De gedrukte versie van het MIRT Projectenboek kent een zeer beperkte oplage, maar zij is overal integraal te raadplegen (en te downloaden) via onze website (http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl) en is ook als app voor iPad en android tablet beschikbaar.

Mede namens de minister van Economische Zaken, de minister voor Wonen en Rijksdienst, de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken,

De minister van Infrastructuur en Milieu, **september 2013**



mw. drs. M.H. Schultz van Haegen



Over het MIRT

Het MIRT Projectenboek 2014
Leeswijzer
Gerealiseerde projecten 2013

Voor het Rijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) het kader dat de ruimtelijke, water- en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt en de focus bepaalt voor de investeringen. Het Rijk investeert in projecten die bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de gebieden met de grootste economische verdiencapaciteit. En door infrastructuur, bescherming tegen overstromingen, waterbeheer en ruimtelijke ontwikkeling in onderlinge samenhang te bekijken, wordt gelijktijdig aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig land gewerkt.

Ruimte en middelen zijn schaars in Nederland. Daarom moet goed gekeken worden hoe deze ruimte het beste in te richten is. Daar is een gezamenlijk beeld van de opgaven in een specifiek gebied voor nodig. Het Rijk en de decentrale overheden hebben daarom eind 2009 per regio een **gebiedsagenda** vastgesteld. Deze gebiedsagenda's worden eind 2013 geactualiseerd. Een verkorte weergave van de gebiedsagenda staat aan het begin van ieder hoofdstuk. De agenda bevat een gezamenlijke visie en de door Rijk en regio samen onderkende opgave(n) van een gebied. De besluitvorming over de vraag voor welke opgaven en welke oplossingen gekozen wordt, gebeurt in samenspraak tussen Rijk en regio in de **bestuurlijke overleggen** MIRT.

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) gaat over de financiële investeringen in deze integrale, gezamenlijke oplossingen (programma's en projecten). Om de interne procesgang bij het Rijk omtrent besluitvorming over de investeringen voor een ieder navolgbaar te maken, zijn de **Spelregels van het MIRT** afgesproken. Hierin staat beschreven wat de taken en rollen van partijen zijn, alsmede de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De spelregels schetsen het proces dat een opgave dan wel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende vier beslismomenten.

Er kan daarnaast sprake zijn van een **MIRT Onderzoek**. Dit onderzoek is er ofwel op gericht een opgave of ontwikkelrichting nader te concretiseren, ofwel om een gebiedsontwikkeling uitvoeringsgereed te maken. Het is echter géén eerste stap op weg naar een beslissing over een eventuele rijksinvestering. De uitkomst van een MIRT Onderzoek kan via aanscherping van de gebiedsagenda én na besluitvorming (conform de Spelregels van het MIRT) in een bestuurlijk overleg aanleiding zijn om voor een bepaalde opgave een MIRT Verkenning te starten. Ook dient een MIRT Onderzoek te voldoen aan de principes van Sneller&Beter. Afgeronde onderzoeken worden niet meer in het MIRT Projectenboek opgenomen.

De bestuurlijke overleggen, de gebiedsagenda's, het MIRT Onderzoek, de Spelregels van het MIRT en dit **MIRT Projectenboek** vormen samen het MIRT. Een meer uitgebreide toelichting op deze onderdelen vindt u in bijlage I, Toelichting op het MIRT.

Het MIRT PROJECTENBOEK 2014

Het MIRT Projectenboek wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuur- en Deltafonds aangeboden aan de Tweede

Kamer. Het Infrastructuur- en het Deltafonds zijn onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Met dit boek wordt inzicht gegeven in de achtergrond, de stand van zaken en de planning van de fysiek ruimtelijke rijksprojecten en -programma's. Hierdoor is dit boek bruikbaar als naslagwerk voor de voortgang en stand van zaken van deze projecten en programma's. In het MIRT Projectenboek zijn investeringsprojecten en -programma's opgenomen waar sprake is van een fysiek ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook een subsidiëring van projecten van decentrale overheden.

Leeswijzer

Het MIRT Projectenboek 2014 heeft dezelfde opzet als het projectenboek van vorig jaar. Dit inleidende hoofdstuk sluit af met een overzicht van de gerealiseerde projecten in 2013.

Het eerste hoofdstuk, Nationaal, begint met een beschrijving van de actuele beleidscontext. Mede daarom is een overzicht toegevoegd van projecten die sinds het verschijnen van het MIRT Projectenboek 2013 zijn gedecentraliseerd en waar het Rijk geen rol meer bij heeft. Het hoofdstuk eindigt met een overzicht van alle nationale programma's en gebiedsoverstijgende projecten en de lopende nationale MIRT Onderzoeken.

Hoofdstuk 2 t/m 8 zijn de gebiedshoofdstukken waar achtereenvolgens Noord-Holland, Utrecht en Flevoland (nu één gebied, vorig jaar nog twee gebieden), Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost- en Noord-Nederland aan bod komen. Ieder hoofdstuk start met een gezamenlijke visie van het Rijk en de regionale partners op het gebied. Zoals eerder gemeld vormen de gebiedsagenda's en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) hiervoor de basis.

Aansluitend worden de hoofdopgaven, gebieden met een concentratie van nationale belangen uit de SVIR en overige gebiedsopgaven benoemd. Het Rijk zal in de gebieden met een concentratie van nationale belangen, in samenwerking met de regionale partners en marktpartijen, een actieve rol spelen. Bij de overige gebiedsopgaven levert ieder een bijdrage aan de gewenste ontwikkeling, maar het voortouw ligt bij de regionale partners als gebiedsregisseur. De gebiedshoofdstukken worden afgesloten met





een beschrijving van de MIRT Onderzoeken. Om de opgaven en de (mogelijke) oplossingen van het gebied inzichtelijk te maken zijn een kaart van alle opgaven en een kaart van alle projecten toegevoegd.

Ieder gebiedshoofdstuk eindigt met de project- en programmabladen. Deze zijn in de numerieke volgorde van de Rijksbegroting opgenomen; eerst Infrastructuur en Milieu (hoofdstukken XII, A en J) en daarna Economische Zaken (hoofdstuk XIII). De projecten die gefinancierd zijn uit het Infrastructuurfonds (IF, hoofdstuk A) en het Deltafonds (DF, hoofdstuk J) zijn verder geordend per modaliteit. Eerst volgen de projecten m.b.t. water: waterveiligheid, zoetwatervoorziening (DF, artikel 1,2) en waterkwaliteit (HXII, art. 12), daarna hoofdwegen, spoorwegen, regionale/lokale infrastructuur en hoofdvaarwegen (IF, art. 12 t/m 15). Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen meer specifieke beleids- en projectinformatie gegeven.

Het boek eindigt met een hoofdstuk Financiële uitwerking en bijlagen. In de bijlagen staan achtereenvolgens een uitgebreide toelichting op het MIRT, een beschrijving van de opbouw en indeling van de project- en programmabladen, de financiële tabellen van het Infrastructuur- en Deltafonds, de Voortgangsrapportage Spoedaanpak en Tracéwetprojecten en algemene informatie over de File Top 50.

Ter info: projecten die in meerdere gebieden spelen zijn in de inhoudsopgave niet alleen vermeld bij het gebied waar het zwaartepunt van verantwoordelijkheid en uitvoering ligt, maar ook bij het aangrenzende gebied. In dat geval staat de projectnaam cursief gedrukt.

Bij brief van 13 februari 2013 (TK 33400-A, nr 49) is aangegeven dat bij de getemporiseerde projecten van Wegen/Vaarwegen een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling/oplevering. Het MIRT Projectenboek neemt voor deze projecten ook een bandbreedte op.

Gerealiseerde projecten 2013

Hoofdwegen*
- A2 Holendrecht-Oudenrijn
- A2 Maasbracht-Geleen
- A5 Westrandweg
- A10 Tweede Coentunnel
- A12 Utrecht-Veenendaal
- A28 Utrecht-Amersfoort
- N50 Ramspol-Ens

Spoorwegen Personen
- Hanzelijn
- Station Almere Poort
- Station Dronten
- Station Groningen Europapark
- Station Halfweg-Zwanenburg
- Station Hengelo Gezondheidspark
- Station Hoevelaken
- Station Kampen-Zuid

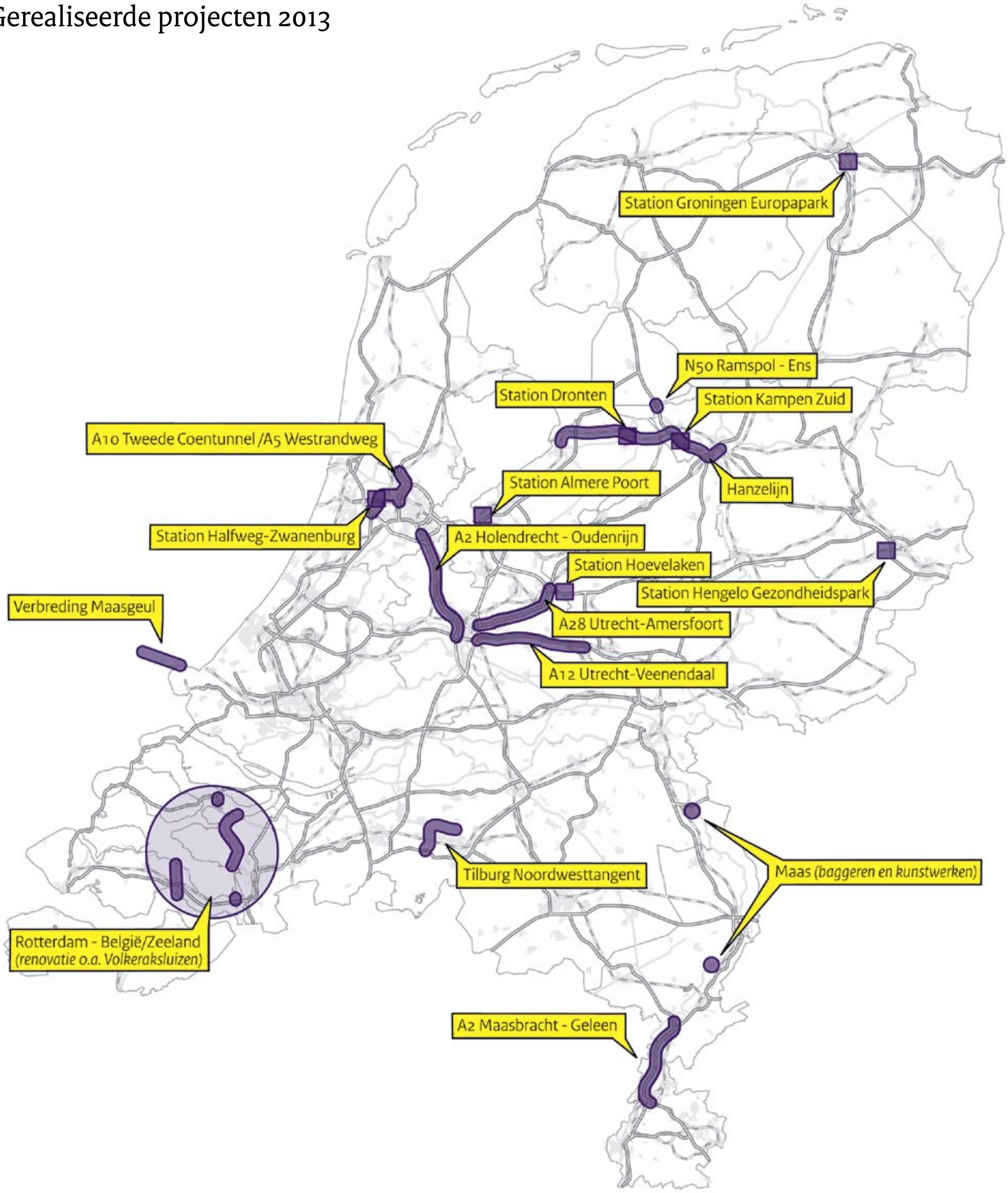
Regionale/lokale infrastructuur
- Tilburg Noordwesttangent

Vaarwegen
- Maas (baggeren en kunstwerken)
- Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren)
- Verbreding Maasgeul

Waterkwaliteit
- Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water (nationaal programma)

*) Dit betreft de openstelling.

Gerealiseerde projecten 2013



Gerealiseerde nationale programma's (niet op kaart)

- Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water


WC
Service
Delftseplein
Lijnbaan

Nationaal | 1

Actueel beleid van het Rijk in het ruimtelijk domein
MIRT Onderzoeken
Project- en programmabladen

Actueel beleid van het Rijk in het ruimtelijk domein

Het Rijk werkt aan integrale oplossingen voor de uitdagingen waar Nederland voor staat op het gebied van waterveiligheid, ruimtelijke inrichting en bereikbaarheid. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn de projecten en programma's opgenomen die nodig zijn om dit te bereiken. In dit hoofdstuk vindt u een schets op hoofdlijnen van de actuele beleidscontext waarin dit plaatsvindt.
Op de volgende pagina staat de nationale opgavenkaart. Deze kaart is een compilatie van de opgavenkaarten van de zeven MIRT-gebieden. Omwille van de leesbaarheid zijn niet alle categorieën van de gebiedskaarten aangeduid in de nationale kaart.

Nieuwe ontwikkelingen laten hun sporen na in het karakter van de opgaven. Decennialang betekende de groei van bevolking en economie vooral een kwantitatieve verstedelijkingsopgave en investeringen in het landelijke infrastructuurnetwerk. Nederland kent steeds meer een regionaal gedifferentieerd beeld van groei, stagnatie en krimp. Dat leidt tot een even gedifferentieerd patroon van kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke bereikbaarheid- en leefbaarheidsopgaven. Versterking en verduurzaming van de economie zijn daarnaast meer centraal komen te staan.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De ambities voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, met 2040 als horizon, zijn in 2012 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze visie is het kader dat de ruimtelijke, water- en mobiliteitsopgaven voor Nederland benoemt. Er zijn dertien nationale belangen benoemd waar het Rijk verantwoordelijk voor is en waar het resultaat wil boeken.

De hoofddoelen voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:
- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur.
- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In het kader van het eerste hoofddoel zijn onder meer 9 topsectoren benoemd waaraan het Kabinet prioriteit geeft. Deze zijn via het SVIR-kader gekoppeld aan ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Omdat de topsectoren geconcentreerd zijn in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports, wordt extra ingezet op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur in deze regio's en de belangrijke achterlandverbindingen.

Het laatste hoofddoel omvat ook de wateropgaven, waarvoor het Nationaal Waterplan en het Bestuursakkoord Water de beleidskaders nader aangeven. Het gaat om bescherming tegen overstromingen, het veilig stellen van de zoetwatervoorziening (zie ook het Deltaprogramma, p.21) en het bereiken van een goede waterkwaliteit. Over de voortgang hiervan wordt jaarlijks in Water in beeld gerapporteerd aan de Tweede Kamer.

Financieel kader
Aansluitend bij de SVIR-doelen past rijksbetrokkenheid bij het investeren in projecten die de bereikbaarheid verbeteren, het vestigingsklimaat versterken en de leefbaarheid vergroten. Deze doelstellingen moeten worden gerealiseerd met minder middelen. De budgetten voor investeringen krimpen. Binnen de resterende financiële ruimte heeft het Rijk de ambitie om het maximale te doen om de doelen te bereiken. Daarom moeten middelen daar worden ingezet waar deze het grootste rendement opleveren. Dit betekent dat prioriteiten scherp moeten worden gesteld en dat goede samenwerking met medeoverheden en bedrijfsleven van groot belang is.

Bij brief van 13 februari 2013 (TK 33400-A, nr 48) hebben de minister en staatssecretaris van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over de wijze waarop de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds op grond van het Begrotingsakkoord en de aanvulling op het Regeerakkoord – totaal € 6,4 mld in de jaren 2014-2028 – worden ingevuld. Daarbij hebben zij ervoor gekozen om de budgetten van Beheer, Onderhoud en Vervanging en realisatieprojecten ongemoeid te laten en de bezuinigingen volgens de gangbare verdeelsleutel over de modaliteiten te verdelen: 51% wegen, 33% spoor, 8% regionaal/lokaal, 7% vaarwegen. Het grootste deel van het investeringsprogramma wordt wel doorgezet, maar voor een belangrijk deel gefaseerd. De gevolgen hiervan staan beschreven op de verschillende programma-/projectbladen.

Bij brief van 26 april 2013 (TK 33400-J, nr 19) heeft de minister van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitwerking van de bezuinigingen op het Deltafonds. Door het Begrotingsakkoord moet er tot en met 2028 in totaal € 605 mln bezuinigd worden.

Gebiedsagenda's en vernieuwing MIRT
Het MIRT heeft zich als investeringsprogramma van het Rijk in het ruimtelijk domein ontwikkeld tot een staande structuur van overleg en besluitvorming over concrete projecten en programma's. De gebiedsagenda's vormen daarbij de samenwerkingsagenda van het Rijk en de decentrale overheden en zijn een gemeenschappelijke basis voor de bestuurlijke overleggen MIRT die jaarlijks met de verschillende regio's plaatsvinden. Momenteel vindt de actualisatie van de gebiedsagenda's plaats. Deze actualisatie zal voor het einde van 2013 grotendeels zijn afgerond. In 2014 wordt samen met de regio's de uitwerking ter hand genomen. Centraal staat daarbij het bedenken van zogenaamde adaptieve maatregelen: maatregelen die, ook qua fasering, zoveel mogelijk meebewegen met de dan geldende maatschappelijke wensen en ontwikkelingen. De ambities zoals vastgelegd in de SVIR moeten onder gewijzigde omstandigheden worden bereikt. De economische crisis en de hierdoor noodzakelijke bezuinigingen dwingen, samen met zich wijzigende trends, tot een nieuwe manier van werken.

Onder de vlag van vernieuwing van het MIRT wordt daarom gewerkt aan:
- een bredere definitie van de opgaven zodat ook een ander type oplossingen mogelijk wordt,
- het betrekken en samenwerken met nieuwe partners en
- het inbouwen van flexibiliteit zodat besluiten goed aansluiten bij veranderingen in de maatschappij.

In 2014 wordt een eerste beeld gegeven van de vernieuwing van het MIRT en wordt een eerste set afspraken gemaakt met nieuwe partijen. Ook zullen enkele breder opgezette MIRT Onderzoeken worden afgerond, waarin bereikbaarheid, economie en leefomgeving in samenhang worden beschouwd. Deze onderzoeken hebben bijgevolg mogelijk een ander type uitkomst, waarbij niet alleen wordt gekeken naar de aanleg van nieuwe infrastructuur. Daarmee komt de vernieuwing van het MIRT tot uitdrukking in de bereikbaarheidsagenda die in goede samenspraak met decentrale overheden wordt opgesteld. De investeringsruimte van het Rijk is beperkt en de bereikbaarheidsopgaven veranderen van karakter. Deze betreffen steeds vaker uitdagingen in hoogstedelijke gebieden waar de ruimte voor grootschalige uitbreiding van infrastructuur ontbreekt.

Dit betekent dat IenM de beschikbare middelen daar moet investeren waar deze het grootste rendement opleveren, maar ook dat andere, slimme manieren moeten worden gevonden om de bereikbaarheid te vergroten, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De resultaten van het programma Beter Benutten (zie p. 22) tonen aan dat andere oplossingen mogelijk zijn. De concrete maatregelen die naar aanleiding van deze bredere, meer innovatieve benadering kunnen worden genomen, landen uiteindelijk in de uitvoeringsparagraaf van de Gebiedsagenda's. De minister en staatssecretaris van IenM zullen de stand van zaken rond de vernieuwing van het MIRT-proces na de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar van 2013 aan de Tweede Kamer aanbieden.

In het navolgende zijn de relevante beleidsontwikkelingen gerubriceerd naar de domeinen ruimte en water, bereikbaarheid, economie en energie, en milieu en natuur.

Ruimte en Water
Omgevingswet
Het kabinet werkt aan eenvoudiger regels door onder meer de vereenvoudiging van het omgevingsrecht. Het kabinet wil 15 bestaande wetten (bijvoorbeeld de Waterwet, de Wet ruimtelijke ordening en de Crisis- en herstelwet, zie voor laatstgenoemde ook p. 25) geheel of grotendeels laten opgaan in de Omgevingswet. Van nog eens 8 wetten zijn de gebiedsgerichte onderdelen bij elkaar gebracht. Zeker 10 andere wetten kunnen bij volgende wetswijzigingen integreren in de Omgevingswet.

De Omgevingswet komt niet alleen voort uit de behoefte aan een eenvoudiger en doelmatiger omgevingsrecht. Ook de groeiende samenhang tussen verschillende projecten en activiteiten, de transitie naar een duurzame ontwikkeling (bijvoorbeeld bij locaties voor windparken) en de groeiende verschillen tussen regio's (bij sommigen groei, bij anderen krimp) vormen de aanleiding voor herziening van het omgevingsrecht. Het kabinet zal het wetsvoor-



stel voor de Omgevingswet naar verwachting begin 2014 voor behandeling aan de Tweede Kamer aanbieden.

Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl

Binnen dit programma wordt gezocht naar nieuwe manieren om gebiedsontwikkelingen van de grond te krijgen. We zien dat steeds meer grootschalige, complexe plannen ingeruild zijn voor een meer organische aanpak: kleinschalige, gefaseerde ontwikkelingen, regelmatig met initiatieven van burgers en bedrijven als centrale spil. Gewerkt wordt vanuit de vraag van de eindgebruikers, duurzaamheiddoelstellingen spelen een steeds grotere rol en ontwikkelingen gaan vaak over transformatie of vernieuwing van het bestaande, in plaats van nieuwbouw.

In de context van bezuinigingen en een energieke samenleving krijgen overheden een andere, faciliterende rol. IenM ondersteunt

Gedecentraliseerde projecten

Project, gebied en ministerie	Onderwerp en fase	Financiën; te decentraliseren m.i.v. 2013 en verder	Beëindiging rijksbetrokkenheid; financiering
Westelijke Veenweiden, fase 1 en 2, Nationaal, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via Provinciefonds (PF)
Nieuwe Hollandse Waterlinie, Nationaal, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Westflank Haarlemmermeer, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, EZ	Integrale gebiedsopgave, planuitwerking	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Bedrijventerrein De Westelijke Dordtse Oever, Zuidvleugel, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 15,0 mln	Decentralisatie meicirculaire BZK 2013; financiering via Gemeentefonds
Mooi en Vitaal Delfland, Zuidvleugel, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Hengelo Hart van Zuid, Oost-Nederland, IenM	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 2,9 mln	Decentralisatie septembercirculaire BZK 2013; financiering via Gemeentefonds
STIDUG – Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw, Nationaal, EZ	Vitaal platteland, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Greenport Aalsmeer (en omgeving), Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Greenport Boskoop, Zuidvleugel, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Greenport Duin- en Bollenstreek, Zuidvleugel, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Greenport Zuid-Holland Glasdistrict (Westland-Oostland), Zuidvleugel, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Greenport Venlo (Klavertje 4), Limburg, EZ	Integrale gebiedsopgave, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012; financiering via PF
Ecologische Hoofdstructuur, Nationaal, EZ	Natuur, realisatie	*	Decentralisatie decembercirculaire BZK 2012 en meicirculaire BZK 2013; financiering via PF

*) De bijdragen voor ILG (incl. EHS) en voormalig ILG/FES-projecten zijn opgenomen als één financieel kader (zonder schotten) in de decentralisatie-uitkering 'afronding ILG & beheer'

gebiedsontwikkeling via het stimuleren van goed opdrachtgeverschap (o.a. 'de Rijksprijs van de Gouden Piramide'), meedenken in concrete projecten, kennisuitwisseling via o.m. Platform 31 en het verankeren van publiek kostenverhaal in de Omgevingswet.

Rijksvastgoed

Rijksbreed wordt gewerkt aan een rijksvastgoedportefeuillestrategie. Een van de doelen is om zo vroeg mogelijk in de beleidscyclus een verband tussen rijksdoelen en vastgoed te leggen. Zo worden doelen beter met elkaar verbonden en ontstaat inzicht in de effecten van bepaalde keuzes.
Eind 2012 zijn zogenoemde matchingsessies gehouden, waarbij op basis van de gebiedsagenda's 30 succesvolle matches tussen rijksvastgoed en beleidsdoelen zijn gemaakt. Deze zijn in de eerste maanden van 2013 verder uitgewerkt. In april is besloten dat IenM samen met de regio de meest kansrijke beleidsvastgoedcombinaties verder gaat uitwerken.

Decentraal, tenzij

'Zo dicht mogelijk bij de burger' is het uitgangspunt van de SVIR. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschappen worden daarom aan de provincies overgelaten. De provincie fungeert daarbij als gebiedsregisseur.
De gemeente draagt zorg voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. (Samenwerkende) Gemeenten zorgen voor de (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering – binnen de provinciale kaders – en de uitvoering. Bij de nieuwe rolverdeling is vertrouwen de basis.

Verstedelijking

De opgave voor wonen is om te voorzien in voldoende woningen, van de gevraagde kwaliteit, in de gevraagde woonmilieus. Het Rijk benoemt hiertoe doelstellingen. Daarbij wordt meer ruimte geboden voor kleinschalige natuurlijke groei, het voorzien in de eigen woningbehoefte en (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Vraaggericht programmeren en realiseren door provincies, gemeenten, corporaties en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en om krimpregio's leefbaar te houden.

In regio's met een gespannen, zeer ontspannen of complexe woningmarkt ondersteunt het Rijk de betreffende gemeenten en provincies actief door middel van kennis, experimenten, het uitwerken van nieuwe verdienmodellen en het aanpassen dan wel wegnemen van belemmerende regelgeving. In de Noord- en Zuidvleugel maakt het Rijk afspraken met provincies en gemeenten over de programmering van verstedelijking.

Decentralisatie van middelen en projecten

Decentralisatie van beleid gaat gepaard met decentralisatie van middelen en projecten. Dit geldt ook voor het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) en middelen voor realisatie van EHS. Decentralisatie betekent dat verantwoordelijkheid over enkele ruimtelijke projecten naar provincies zal verschuiven. Projecten in het kader van Nota Ruimte, BIRK en – voor zover sprake is van subsidies aan gemeenten en/of provincies – Sterke Regio's worden waar mogelijk gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten, conform bijlage bij de brief 'Prioritering investeringen mobiliteit en water' (TK 32500-A nr 83). Bij een aantal projecten wordt het moment van decentralisatie nog nader bepaald. Deze projecten zijn nog als projectblad in dit boek opgenomen. De hiernaast staande tabel geeft een overzicht van de gedecentraliseerde projecten van ILG (inclusief EHS) en Nota Ruimte in de periode december 2012-september 2013, met het te decentraliseren bedrag. Deze projecten vindt u niet meer terug in het MIRT Projectenboek omdat er geen directe rijksfinanciering meer is.

Deltaprogramma

Het Deltaprogramma werkt aan de bescherming van ons land tegen hoog water en aan het op orde houden van de zoetwatervoorziening. Het bestaat enerzijds uit programma's die al worden uitgevoerd en anderzijds uit 9 deelprogramma's die gericht zijn op de langere termijn (tot 2100).

De uitvoeringsprogramma's zijn: het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP2), Ruimte voor de Rivier en Maaswerken. Daarnaast zijn er projecten in voorbereiding zoals het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma (nHWBP), Afsluitdijk, Ooijen-Wanssum en rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer.

De deelprogramma's zijn: Veiligheid, Zoetwater, Nieuwbouw en Herstructurering, Kust, Waddengebied, IJsselmeergebied, Rijnmond-Drechtsteden, Zuidwestelijke Delta en Rivieren. In deze deelprogramma's wordt – veelal in de vorm van een MIRT Onderzoek – toegewerkt naar zogenoemde deltabeslissingen en maatregelenpakketten die op termijn nodig zijn om de opgaven integraal aan te pakken.

Jaarlijks wordt, tegelijk met de rijksbegroting, in het Deltaprogramma over de voortgang van de werkzaamheden gerapporteerd. Tot 2015 ligt de nadruk in het Deltaprogramma, naast de lopende uitvoeringsprogramma's en projecten, op het voorbereiden van de deltabeslissingen. Er worden kansrijke strategieën uitgewerkt en op basis hiervan voorstellen gedaan aan de minister die bepalend zijn voor de toekomst van de delta.

Noordzee

Het advies volgend van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) om te komen tot een ontwikkelplan voor de Noordzee, werken de ministeries van IenM, EZ, Defensie en OCW in 2013 en 2014 aan een gebiedsagenda voor de Noordzee. Deze agenda geeft invulling aan de strategische opgave om vanuit maatschappelijk nut naar de zee te kijken; niet als uitwijklocatie voor het land, maar als ontwikkelgebied met een eigen maatschappelijk belang. Samen met stakeholders, kennisinstellingen en overheden wordt gewerkt aan voorstellen voor duurzame ontwikkeling, innovatie, meervoudig ruimtegebruik en nieuwe vormen van energieopwekking en voedselvoorziening.

Bereikbaarheid

Beter Benutten

Het huidige programma Beter Benutten beoogt een reductie van de files met 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land. De inspanning van de overheid en het bedrijfsleven is gericht op gezamenlijke afspraken ter vermindering van de spitsdruk. Er wordt samengewerkt aan de uitvoering van regionale maatwerkpakketten met onder meer gedragsbeïnvloeding, aanleg van spitsstroken en voorzieningen om aansluitingen te verbeteren tussen hoofd- en onderliggende wegen, tussen weg en OV en binnen het OV. Zie ook het betreffende projectblad.

Na 2014 wordt het programma Beter Benutten voortgezet. Hiervoor worden samen met medeoverheden en private partijen de kaders, randvoorwaarden en ambities opgesteld.

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)

Mede naar aanleiding van het parlementaire onderzoek van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken) zijn in februari 2013 de visie, ambities en de daaraan verbonden doelen voor het spoor gepresenteerd in de LTSA. Hoofddoel voor het spoorsysteem is de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct te verbeteren, zodat de reiziger en verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. Dit wordt verder uitgesplitst in doelen als aantrekkelijk klantproduct en kwaliteit en capaciteit van het spoorsysteem. Deze worden in 2013, in samenwerking met de spoorsector, verder uitgewerkt.

NS en ProRail maken een operationeel spoorconcept, dat de basis vormt voor een meerjarige verbeteraanpak. IenM werkt aan een beleidsmatige uitwerking van spoorgoederenvervoer, regionaal spoorvervoer en de Europese spooragenda. Op basis van de LTSA-doelen wordt een afwegingskader/evaluatiemethode gemaakt waarmee projecten en programma's herijkt worden en er komt een sturingsarrangement. Het ordeningsvraagstuk van de spoorsector is ook onderdeel van de uitwerking van de LTSA. Indien het traject hier aanleiding toe geeft, kunnen wijzigingen in de ordening voorgesteld worden.

De LTSA is uiteindelijk de kapstok voor de Vervoer- en Beheerconcessie aan NS en ProRail. In alle fasen en onderdelen van de LTSA worden naast NS en ProRail, de goederenvervoerders, regionale spoorvervoerders, decentrale overheden, consumentenorganisaties en andere belanghebbenden betrokken.

Treinbeveiliging - ERTMS

In het Regeerakkoord Rutte-II staat dat het nieuwe treinbesturings- en beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System) vanaf 2016 gefaseerd wordt ingevoerd, hiervoor is € 2 mld gereserveerd.
ERTMS biedt naar verwachting voordelen op gebieden als capaciteit, snelheid, interoperabiliteit, veiligheid en betrouwbaarheid. In februari 2013 is de startbeslissing genomen, via de Railmap versie 1.0. Deze beschrijft het nadere onderzoek in de verkenningsfase dat kansen en risico's in kaart brengt, alsmede een kostenraming. In de voorbereidingsfase worden scenario's uitgewerkt en wordt een voorkeursbeslissing genomen. Zie ook de betreffende projectbladen.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Het kabinet komt met een verbeterprogramma om het aantal incidenten op overwegen te verminderen. Het LVO richt zich op het verbeteren van een veilige doorstroming van weg- en treinverkeer bij overwegen. In 2013 is een nulmeting uitgevoerd om veiligheidsrisico's en doorstromingsproblematiek in kaart te brengen. Vervolgens is een voorlopige selectie van aan te pakken overwegen bepaald. In overleg met decentrale overheden/wegbeheerders wordt de definitieve lijst bepaald. De eerste verkenningen starten in 2014. Uitgangspunten zijn 50/50-cofinanciering en kosteneffectieve en (waar mogelijk) innovatieve maatregelen. Hierbij komen ook generieke maatregelen in het vizier, waarmee verbetereffecten voor meerdere overwegen worden gerealiseerd. Zie ook het betreffende projectblad.

Tunnelstandaard in gegunde projecten

Met de vaststelling van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels is de landelijke tunnelstandaard voor nieuwe tunnels voorgeschreven. Hiermee worden discussies over de vereiste installaties in tunnels voorkomen. In de standaard is ook de wisselwerking tussen de vereiste installaties uitgewerkt, waarmee vertragingen tijdens de realisatiefase worden voorkomen. Tegen € 198,5 mln aan meerkosten zijn de contracten van de reeds in realisatie zijnde projecten Tweede Coentunnel, N35 Combiplan Nijverdal en A2 Maastricht opengebroken, om de standaard waar mogelijk in te voeren. De kosten hiervan zijn hoger dan de verwachte max. € 150 mln. Met de standaard wordt echter ook verwacht dat in de toekomst uitstelkosten zoals bijvoorbeeld bij de Swalmentunnel van de A73 niet meer nodig zijn.

Economie en Energie

Topsectoren

Nederland moet een plek zijn waar ondernemingen groeien en vernieuwen, waar kennis stroomt en waar duurzame oplossingen worden ontwikkeld. Hiertoe moet er meer ruimte voor ondernemers komen, minder specifieke subsidies en meer lastenverlichting en ruimte voor een sectorale aanpak met vraagsturing vanuit het bedrijfsleven. Naast het generieke bedrijfslevenbeleid – dat zich richt op ondernemerschap, kennis en innovatie, goede randvoorwaarden, duurzaamheid, onderwijs en arbeidsmarkt en op het buitenland – heeft het kabinet in de Bedrijfslevenbrief 'Krachtig naar de top' bijzondere aandacht gegeven aan de topsectoren van de Nederlandse economie. Dit zijn de sectoren High Tech Systemen en Materialen, Energie, Water, Chemie, Creatieve Industrie, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, Logistiek, Agro & Food en Life Sciences & Health.
In de bestuurlijke overleggen Topsectoren en regio wordt met de vijf landsdelen concreet besproken hoe de topsectorenaapak en het regionaal economisch beleid elkaar kunnen versterken.



Windenergie

De opwekking van elektriciteit met behulp van windturbines is een groeiende ruimtegebruiker in Nederland. Met het oog op het klimaat en de afnemende beschikbaarheid van fossiele brandstoffen is een overgang naar een duurzame energiehuishouding nodig. Volgens de Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie dient Nederland in 2020 14% van de energieconsumptie uit duurzame, hernieuwbare bronnen te produceren. In het Regeerakkoord is de kabinetdoelstelling opgenomen van 16% in 2020. In 2011 bedroeg het aandeel hernieuwbare energie 4,3%.

Windenergie op Land

Windturbines op land en in zoet water moeten in 2020 gezamenlijk minimaal 6.000 megawatt (MW) aan opwekkingsvermogen hebben, te realiseren met grootschalige en kleinschalige windenergie. Ongeveer 5.000 MW aan nieuw vermogen wordt gebouwd; van de huidige 2.100 MW zal een deel worden gesaneerd of opgeschaald. Dit heeft een grote impact op delen van het Nederlandse landschap en de beleving ervan én biedt kansen voor economische ontwikkeling. Het kabinet werkt met alle bestuursniveaus samen om de benodigde ruimte voor windenergie te creëren. De Structuurvisie Windenergie op Land is een uitwerking van de SVIR, met een ruimtelijk plan voor de doorgroei van windenergie op het grondgebied van Nederland (land en grote wateren, maar niet de Noordzee).

Windenergie op Zee

In het Nationaal Waterplan (NWP, 2010) zijn de gebieden Borssele en IJmuiden aangewezen voor de bouw van windparken. Daarnaast zijn twee zoekgebieden vastgelegd voor aanvullende ruimte: Hollandse Kust met ruimte voor 3.000 MW en ver uit de kust buiten de 12 mijlszone ten Noorden van de Waddeneilanden met minimaal 1.000 MW. Met de rijksstructuurvisie Windenergie op Zee wil het Rijk de keuzes voor laatstgenoemde gebieden vastleggen. Ook wordt in een haalbaarheidsstudie onderzocht of binnen de 12-mijlszone gebieden zijn waar ruimte is voor windenergie en die qua kosten en aansluiting op het elektriciteitsnet op het land voldoende mogelijkheden bieden.

Bij de keuze voor nieuwe locaties kijkt het Rijk naar de beste (ook uit ecologisch oogpunt) en meest rendabele manier om de beschikbare ruimte te benutten, zowel dichter bij de kust als verder op zee.

Milieu en Natuur

Herijking Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Met het Bestuursakkoord Natuur zijn afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk en provincies. De uitvoering van het natuurbeleid valt onder de verantwoordelijkheid van de provincies. Dit geldt ook voor de herijking van de EHS, dit is opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, augustus 2011).

In het Regeerakkoord 'Bruggen Slaan' (oktober 2012) zijn de afspraken uit het Bestuursakkoord Natuur gehandhaafd en zijn de kaders gesteld voor een 'plus' bovenop deze afspraken. Inzet is een robuuste EHS waarbij de internationale doelen leidend zijn.

Verlengen NSL

Op 1 augustus 2014 loopt het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) formeel ten einde. De uitkomsten van het eerste volledige meetjaar (2015) zijn medio 2016 bekend. Dan is pas duidelijk of overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Daarom wordt het NSL verlengd tot ten minste 1 januari 2017, met als doel blijvend aan de Europese grenswaarden te voldoen. De systematiek wordt gecontinueerd, dit betreft o.a. programmatoetsing bij onderbouwing van projecten, monitoring van voortgang en melding van nieuwe danwel gewijzigde maatregelen en projecten. Hierdoor blijft het NSL de grondslag voor de onderbouwing van wegenprojecten. Begin 2014 wordt een kabinetsbesluit tot verlengen van het NSL bij de Tweede Kamer ingediend.

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Zoetwater	Het vergroten van de flexibiliteit van het systeem en het ontwikkelen van een strategie voor een duurzame zoetwatervoorziening voor de lange termijn en een hieraan gekoppeld samenhangend pakket van maatregelen.	2014 Voorkeursstrategie (input voor deltabeslissing Zoetwaterstrategie)	IenM, EZ, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering	Het ontwikkelen van een nationaal beleidskader voor de ontwikkeling van bebouwd gebied.	2014 Beleidskader (input voor deltabeslissing Water, ruimte en bouwen)	IenM, EZ, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Deltaprogramma Rivieren	Voor het rivierengebied zal een voorkeursstrategie worden opgesteld om te voldoen aan de opgaven (veiligheid, zoetwater) en om invulling te geven aan ruimtelijke ambities. De waterveiligheidsopgave bestaat uit drie elementen: 1) de opgave die voortkomt uit landelijke toetsing van de waterkeringen en uit nieuwe inzichten, 2) de opgave die kan ontstaan als gevolg van hogere rivierafvoeren en 3) de opgave die voorkomt uit eventuele actualisering van het wettelijk beschermingsniveau (waterveiligheidsnormen). De deelprogramma's zoeken naar slimme combinaties van maatregelen om de veiligheid in de toekomst beter te kunnen waarborgen.	2014 Voorkeursstrategieën (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta)	IenM, EZ, OCW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Deltaprogramma Kust	Onderzoek naar hoe ruimtelijke ontwikkeling hand in hand gaat met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Onderdeel hiervan is een onderzoek naar de noodzaak voor het ophogen van het zandsuppletievolume van 12 naar 20 mln m^3. Eind 2014 volgt besluit over al dan niet starten van een MIRT Verkenning. In het Deltafonds voor de periode 2021-2028 is een deel van het benodigde budget om het suppletievolume te kunnen verhogen al gereserveerd.	2014 Strategische zandbeslissing plus uitvoeringsagenda	IenM, EZ, OCW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris

Crisis- en herstelwet (Chw)



De Chw maakt deel uit van een dynamisch wetgevingstraject en zal op termijn worden opgenomen in de nieuwe Omgevingswet. De wet bevat maatregelen voor versnelling van infrastructurele en andere (grote) bouwprojecten en voor projecten op het gebied van duurzaamheid, energie en innovatie. Realisatie van deze projecten is de verantwoordelijkheid van de (decentrale) overheden en/of initiatiefnemers.

Gemiddeld twee keer per jaar worden bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) experimenten (ontwikkelgebieden, duurzame initiatieven en lokale projecten met nationale betekenis), nieuwe categorieën van projecten en concrete projecten aangewezen. De AMvB 7e tranche is in procedure en de 8e is in voorbereiding. Zie bovenstaande kaart voor een overzicht van de eerste 6 tranches.

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Gebied Nationaal
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Voor zowel het stedelijk als landelijk gebied diende volgens de Nota Ruimte gestreefd te worden naar versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Oplossing Het Rijk geeft een impuls voor de realisering van projecten met ruimtelijke kwaliteit via het Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit. In stedelijk gebied gaat het om gemeentelijke centrumstedelijke projecten, waarbij barrières worden weggenomen en de centrumontwikkeling wordt bevorderd.
De rijksbijdragen zijn gericht op het realiseren van onderdelen die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. Projecten in het Groene Hart, de Hoeksche Waard, Noord-Hollands Midden of de Nieuwe Hollandsche Waterlinie richten zich op het versterken van deze gebieden, het stimuleren van hun ontwikkeling en het tegengaan van verrommeling.

Planning Het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking markeert de start van de realisatie van het project. In 2007 zijn alle BIRK-projecten in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Het programma loopt tot 2010. De oplevering van de projecten vindt grosso modo plaats tussen 2012 en 2025.

Financiën Taakstellend budget: € 418 mln.

Politiek/bestuurlijk
Convenanten: W4 Masterplan Leiderdorp, verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade, Renkumse Beek en Spoorzone Delft.
Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Spoorzone Delft (zie onder andere motie Mastwijk, december 2003, TK 29200 XII, nr 88) en A2 Maastricht (zie onder andere motie De Nereé tot Babberich, november 2002, TK 28600, nr 59H). In 2011 en 2012 zijn diverse projecten gedecentraliseerd.

Uitvoering De rijksbijdragen gaan naar projecten waarbij diverse marktpartijen zijn betrokken. De marktpartijen dragen niet direct bij aan de grondexploitatie van projecten, maar zij voeren wel de regie over de vastgoedexploitatie.
Voor de grondexploitatie zijn de gemeenten verantwoordelijk. Voor de vastgoedexploitatie zijn de marktpartijen verantwoordelijk.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.				●	●	

Toelichting op de wijzigingen

2012: in het vervolg op het besluit van het kabinet tot actualisatie en decentralisatie van het ruimtelijk beleid is bezien welke BIRK projecten zich qua uitvoeringsgerichtheid en financiële huishouding lenen voor decentralisatie per 2011. De uitkomst hiervan is dat de subsidie van 10 projecten in 2011 is overgeheveld naar het Gemeentefonds en van 2 projecten is overgeheveld naar het Provinciefonds.
In 2011 is het project Verplaatsing TNO naar Cromstrijen komen te vervallen. Daartoe is door betrokken partijen in juni 2011 een beëindigingsovereenkomst ondertekend.

2013: er zijn 3 projecten gedecentraliseerd naar het Gemeentefonds. Eén project is gedecentraliseerd naar het provinciefonds.

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Gebied Nationaal
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Projecten BIRK

1 Assen-Ontwikkelingsas
2 Amsterdam-Zuidas
3 W4-Masterplan-Leiderdorp
4 Delft-Spoortunnel
5 Arnhem-Rijnboog
6 Breda-Stationskwartier
7 Haarlem-Spoorzone
8 Venlo-Q4
9 Sittard-Emplacement
10 A2-Passage-Maastricht
11 Dordrecht-Spoorzone
12 Bergen op Zoom-Bergen Haven
13 Noord-Hollands Midden-Volgermeer
14 Verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade
15 Midden-Delfland-Kwaliteitsimpuls
16 Hoekse Waard-Vlietprogramma
17 Schoonhoven-Hasco
18 Bommelerwaard-Aankoop kassen
19 Renkumse Beek
20 Kampen-IJsseldelta



Nieuw Hoogwaterbeschermings-programma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave Nederland wordt beschermd tegen overstromingen door zogenoemde primaire waterkeringen. In de gewijzigde Waterwet is een twaalfjaarlijks verplichte veiligheidstoets opgenomen waarbij de beheerders nagaan of deze waterkeringen nog aan de vereisten voldoen. Wanneer niet aan de normen wordt voldaan dienen maatregelen te worden genomen zoals dijkversterking of rivierverruiming.

Uit de derde Landelijke Rapportage Toetsing bleek dat circa 1225 km aan dijken, dammen en duinen niet aan de normen voldoet. Circa 2308 km voldoet wel. Voor circa 234 km vindt nog nader onderzoek plaats. Van de 1.458 getoetste kunstwerken voldoen er 748 aan de gestelde eisen, 335 voldoen niet. Voor 375 kunstwerken is nader onderzoek nodig.
De eerste resultaten van deze aanvullende onderzoeken worden eind 2013 verwacht.
Van de keringen die niet aan de norm voldoen maakt ongeveer de helft deel uit van lopende uitvoeringsprogramma's zoals het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie het desbetreffende projectblad). Al bij eerdere toetsingen voldeden deze keringen niet aan de normen. Voor de nieuwe opgave (gerekend vanaf de derde toetsing) is een zgn. nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma (nHWBP) opgesteld. Dit maakt deel uit van het Deltaprogramma.

Planning De programmering kent een voortrollend karakter waardoor het mogelijk is jaarlijks nieuwe inzichten en projecten te verwerken. De eerste jaren ligt de nadruk op verkenningen en planuitwerkingen als voorbereiding op de realisatie. Het nHWBP 2014 bevat vijf projecten in voorbereidende fases, drie projectoverstijgende verkenningen en dertien projecten die de betreffende waterschappen voorfinancieren (zie kaartje). De prioritering in het programma is gebaseerd op de urgentie van de verschillende projecten.

Betrokkenen Circa 90 procent van de primaire waterkeringen is in beheer bij de waterschappen. De rest is vrijwel volledig in beheer bij het Rijk. De waterschappen betalen zelf de helft van de maatregelen aan de primaire waterkeringen die zij beheren middels een solidariteitsbijdrage en een projectgebonden aandeel. De andere helft wordt door het Rijk betaald. Voor deze maatregelen is tot en met 2028 in totaal € 3.195 mln beschikbaar. De versterking van de rijkskeringen neemt het Rijk geheel voor eigen rekening. Hiervoor is tot en met 2028 € 573 mln beschikbaar.
Het programma voor 2014 is voorbereid door een gezamenlijk programmabureau van waterschappen en Rijkswaterstaat.

Nieuw Hoogwaterbeschermings-programma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Projecten programma 2014

1 Zwolle
2 Capelle /Moordrecht
3 Genemuiden
4 IJsseldijk Gouda
5 Randmeerdijk

Projectoverstijgende Verkenningen (POV)/innovatie

POV Waddenzee
POV Piping
POV Centraal Holland

Voorfinanciering

6 Burghsluis – Schelphoek
7 Boerderij De Ruyter
8 Zuid-Beveland West
9 Emanuelpolder
10 Roermond Alexanderhaven
11 Oevererosie Klaphek
12 Dalfsen
13 ZZL-Dijkring 7
14 Amertak (deels)
15 ZZL-Dijkring 8
16 Vierhuizergat
17 Jannezand
18 Strijensas

Landelijk verbeterprogramma overwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen Personen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave In het regeerakkoord 'Bruggen slaan' van 29 oktober 2012 is opgenomen dat er een verbeterprogramma komt om het aantal incidenten op overwegen te verminderen. Incidenten op overwegen hebben elke keer een grote impact op de samenleving. Hierbij valt niet alleen te denken aan het leed voor de betrokkenen en de primaire hinder voor de weggebruikers doordat een weg tijdelijk afgesloten moet worden, maar ook aan vertragingen en verstoringen in het treinverkeer als gevolg van herstelwerkzaamheden, schade aan infrastructuur en materieel en het gevoel van onveiligheid bij gebruikers en omwonenden en psychische gevolgen bij de machinist en ooggetuigen. Dit laatste speelt vooral bij aanrijdingen met een verkeersdeelnemer.

Oplossing Om tot een verdere vermindering van het aantal incidenten op overwegen te komen, wordt ingezet op een integrale aanpak van de overwegen: IenM neemt de regie om zowel vanuit de wegkant als de spoorkant maatregelen te vinden die ervoor zorgen dat het aantal incidenten afneemt. Deze maatregelen zullen zich zowel op aanpassing van het spoorsysteem als op aanpassing van het wegennet kunnen richten. Daarnaast zal er aandacht zijn voor meer generieke aspecten, zoals het beïnvloeden van gedrag. Innovatie en kosteneffectiviteit zijn daarbij van groot belang. Het doel van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen is samengevat dan ook: 'het verbeteren van veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen door uitvoering van slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert.' Dit door een gezamenlijke aanpak met de betreffende decentrale overheden, waarbij cofinanciering een uitgangspunt is .

Planning
Start planuitwerking: 2014
Start realisatie: divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners.
Oplevering: divers.

Financiën
Landelijk: € 200 mln

Politiek/bestuurlijk De opdracht is opgenomen in het Regeerakkoord. Inzet van decentrale overheden is een vereiste.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT

Dit is een gecomprimeerde versie van het
MIRT Projectenboek 2014.
De volledige versie met alle kaarten en projectbladen, alsmede links naar actuele informatie kunt u downloaden als app voor zowel iPad als Android.

Zoek op MIRT Projectenboek in de App-Store of Google Playstore. U kunt door het hele projectenboek bladeren, een pagina doormailen en/of zoeken op bepaalde gebieden en projecten.

Dit alles kunt u ook vinden op de website:
http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl


Den Oever
Leeuwarden
A 7
A 7
Hoorn
Amsterdam

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland | 2

Visie

Het MIRT-gebied Noord-Holland, Utrecht en Flevoland beslaat de drie betrokken provincies, inclusief het IJsselmeergebied. Centrale ambitie voor het gebied is het versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarvoor liggen met name kansen in het samenhangende stedelijk netwerk van de kust bij IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad (samen de Noordvleugel). De Noordvleugel beschikt over een sterk cluster Life Sciences en vormt de drijvende kracht van de dienstverlening in High Tech Systemen. Ook vormt het gebied het hart van de financiële dienstverlening en van de Nederlandse export van zakelijke dienstverlening, waarin de topsector Creatieve Industrie ruim is vertegenwoordigd. Met de mainport Schiphol en de Amsterdamse haven heeft de Noordvleugel een goede internationale bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer. Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet de Noordvleugel aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Dit vraagt deels samenhangende acties op het gebied van economie, verstedelijking, landschap, natuur, water, transport en energie. Duurzaamheid is daarbij een overkoepelend thema, omdat in alle gevallen geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat.

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland trekken steeds meer samen op. Deze meer intensieve samenwerking maakt het vooral op het niveau van de Noordvleugel mogelijk de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van de Noordvleugel, maar hier ook aan bijdragen. De meer intensieve samenwerking, ook met het Rijk, heeft geleid tot het samen werken aan één gezamenlijke gebiedsagenda.

Het opstellen van één gebiedsagenda, het waar mogelijk betrekken van bedrijfsleven en bespreken van de centrale thema's bij het bestuurlijke overleg MIRT, past bij de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdopgaven

Om de internationale concurrentiepositie te versterken liggen er opgaven op tal van terreinen.

Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

De inzet is gericht op het verder versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarbij maakt massa, zowel qua bedrijven als arbeidsmarkt, de regio extra aantrekkelijk. Clustering van bedrijven is namelijk goed voor vergaande specialisatie en bovendien stimuleert interactie in druk stedelijk gebied kennisdeling, hetgeen de kans op een goede match op de arbeidsmarkt vergroot. Het is daarom de opgave geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen.
De Noordvleugel kampt binnen en buiten de stadscentra met een grote leegstand van kantoren. Er zijn eerste stappen gezet om deze leegstand tegen te gaan. Het is de opgave deze aanpak verder uit te bouwen. Hetzelfde geldt voor de herstructurering, intensivering en



transformatie van bedrijventerreinen. Tenslotte moet in het kader van de verstedelijkingsopgave rekening worden gehouden met de huidige leegstand van winkelvastgoed en de mogelijkheden van herstructurering en transformatie.

Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

De combinatie van een sterke economische positie en de aanwezigheid van aantrekkelijke woonmilieus leidt tot een blijvende grote woningvraag, met name in de Noordvleugel. Op korte termijn dient de woningmarkt op gang te komen en op de langere termijn gaat het er om tijdig te voorzien in voldoende en passende woningen, waarbij (markt)partijen worden uitgenodigd tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het kwantitatieve en kwalitatieve woningaanbod ligt de nadruk daarom in eerste instantie op bouwen binnen bestaand gebied. Daarbij is speciale aandacht nodig voor verdichting rondom OV-knooppunten. Daarnaast is het van belang dat lopende grote projecten als Leidsche Rijn en Almere zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd.

Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

De Noordvleugel heeft haar sterke economische positie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De economische ontwikkeling en de woningbouwopgave zorgen voor een toenemende druk op het mobiliteitssysteem. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) laat zien dat de problemen op de weg zich naar verwachting vooral zullen voordoen aan de noordkant van Amsterdam, op de A1 richting het oosten en op de A6 tussen Almere en Lelystad. Bij het regionaal OV vallen vooral de knelpunten in Utrecht op. Het is de opgave te blijven voorzien in een goede bereikbaarheid in de vorm van een robuust multimodaal vervoersnetwerk. Daarbij verdienen de bereikbaarheid van de luchthaven en de haven, inclusief de achterlandverbindingen, speciale aandacht. Daarnaast is het met het oog op de toenemende verstedelijking des te belangrijker om de stedelijke en regionale infrastructuur (weg, OV, fiets) mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te optimaliseren en waar nodig uit te bouwen. Bij de verdere analyse van de bereikbaarheidsproblematiek kan gebruik worden gemaakt van de bereikbaarheidsindicator. Bij het zoeken naar oplossingen zal een breed palet aan oplossingsrichtingen op het gebied van innoveren, informeren, investeren, in stand houden en inrichten moeten worden ingezet. Dit laatste onder meer door sturing op de ontwikkeling van knooppunten.

Natuur en landschap: aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

De rijke schakering van woon-, werk- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar vormt voor de Noordvleugel een vestigingsplaatsfactor van betekenis. In grote delen van de Noordvleugel staat de kwaliteit van het landschap onder druk. Het is de opgave de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en structuren te behouden en te versterken. Daarnaast is het, zeker in relatie tot de toenemende verstedelijkingsdruk, noodzakelijk om te blijven investeren in de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landelijk gebied.
De financiële middelen voor natuur en landschap staan onder druk. Om die reden wordt er zowel door overheden als terreinbeherende

organisaties gekeken naar private partijen. Het is de opgave nieuwe financieringsconstructies te ontwikkelen, waarbij een balans wordt gezocht tussen economische activiteiten en de kwaliteiten van natuur en landschap.

Water: robuust watersysteem

In Noord-Holland, Utrecht en Flevoland neemt de wateropgave als gevolg van de klimaatverandering toe. Het gaat er vooral om een betere bescherming te bieden tegen hoog water en het voorkomen van grote schade als gevolg van hevige regenval en zoetwatertekorten. Het vinden van oplossingen hiervoor vormt een randvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat en voor de leefbaarheid in deze regio. Het Nationaal Waterplan 2009-2015 geeft hierbij de richting aan. In het kader van het Deltaprogramma worden beslissingen voorbereid met het oog op een samenhangende aanpak voor de korte en lange termijn.

Energie: verduurzaming energievoorziening

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zullen een substantiële bijdrage moeten leveren aan de nationale doelen om in 2023 te komen tot een 20% lagere CO_2-uitstoot en 16% duurzame energieopwekking. Enerzijds moet door besparing het energieverbruik worden teruggedrongen door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren en door kennisverspreiding. Anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog en moet dit ruimtelijk mogelijk worden gemaakt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Rijk en regio zijn in Noord-Holland, Utrecht en Flevoland samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsopgaven. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is, bijvoorbeeld binnen deelopgaven. De zeven gebiedsopgaven waar het Rijk een actieve bijdrage aan levert zijn hieronder beschreven.

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

De internationale aantrekkingskracht van de Noordvleugel en het mondiale netwerk van Schiphol en de zeehavens zijn twee zijden van dezelfde medaille. Ze versterken elkaar en hebben elkaar nodig om sterk te staan in de internationale concurrentie. De hoofdkantoren van multinationals langs de Amsterdamse Zuidas en internationale organisaties elders in Amsterdam zijn daarvan een voorbeeld. Bedrijven kiezen niet alleen vanwege hun economische activiteiten voor deze locatie. Ook vanwege de prettige combinatie van woon- en werkomgeving, een goede internationale bereikbaarheid en een aantrekkelijk voorzieningenniveau.
Onderzocht wordt op welke wijze – met behoud van ambitie – alle functies in het gebied geaccommodeerd kunnen worden, zodat een zo groot en effectief mogelijke bijdrage aan de economische groei geleverd kan worden. Hierbij moeten ruimtelijke keuzes gemaakt worden. Concreet gaat het om het geven van een antwoord op vragen als:

- Hoe kan worden omgegaan met de spanning tussen de ontwikkeling van woningbouw en de ontwikkeling van de luchtvaart in het gebied?
- Hoe kan de catchment area (gebied waar een luchthaven haar passagiers vandaan haalt) van Schiphol behouden blijven en welke infrastructurele maatregelen zijn nodig om de landzijdige ontsluiting te verbeteren?
- Hoe moeten internationale aanbevelingen ten aanzien van vliegveiligheid geïmplementeerd worden in het licht van onder andere de wateropgave in relatie tot het weren van vogels of de noodzaak om duurzame energie op te wekken (windturbines) in relatie tot het weren van hoge bebouwing?

De keuzes zullen neerslaan in een beleidsdocument, waarin afspraken en besluiten worden vastgelegd, een uitvoeringsagenda waar Rijk, regio en sector niet-vrijblijvend aan meewerken en een juridische borging van de ruimtelijke keuzes in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

Zuidas

De Amsterdamse Zuidas is gelegen in de nabijheid van Schiphol, tussen het statige Zuid en Buitenveldert en is goed ontsloten door diverse verkeer- en vervoermodaliteiten. De metropolitane allure, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid en het ruime culturele aanbod en het onderwijs- en voorzieningenaanbod, maken de Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven. Voor het Rijk is het belangrijk de Zuidas te ontwikkelen als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer), samen met andere overheden. In totaal zullen in de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs genieten. Zowel de weg- als de OV-infrastructuur wordt in de komende jaren uitgebreid en verbeterd. Om ruimte te scheppen voor de nieuwbouw en uitbreiding van infrastructuur is in 2012 besloten de A10 ondergronds te brengen.

Noordzeekanaalgebied / Zaan-IJ oevers

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel en daarmee aan de regionale en nationale economie. Uit het in 2011 afgeronde MIRT Onderzoek Zaan-IJ oevers bleek dat zowel de havenactiviteiten als de woningbouwopgave, waaronder die op de Zaan-IJ oevers, van belang zijn voor een gezonde economische groei van de Noordvleugel. Om die reden is besloten de groei van de haven en de groei van de stad als één samenhangende opgave te beschouwen. Rijk en regio hebben daarop besloten gezamenlijk een integrale ruimtelijk-economische visie voor het gebied op te stellen. In de in mei 2013 vastgestelde conceptvisie worden voorstellen gedaan om de schaarse fysieke en milieuruimte optimaal in te zetten voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid en voor het huisvesten van talent in het Noordzeekanaalgebied. De belangrijkste voorstellen zijn gericht op de toekomstige ontwikke-

ling van bedrijventerreinen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. De vastgestelde visie vormt de basis voor overheden en andere betrokken partijen om besluiten te nemen over de eigen acties en investeringen in het gebied. Daartoe wordt de visie uitgewerkt in een gezamenlijke uitvoeringsagenda. Daadwerkelijke ontwikkelingen in het gebied worden goed gemonitord.

Amsterdam-Almere-Markermeer

In april 2013 heeft het Rijk de ontwerp-rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer uitgebracht, waarin het perspectief op de ontwikkeling van het gebied wordt geschetst. Het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) gaat uit van een drievoudige ambitie als het gaat om verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te concentreren, worden de investeringen in deze assen optimaal benut. Afhankelijk van het tempo waarin de woningbouw plaatsvindt, is op termijn de aanleg van een IJmeerverbinding de stip op de horizon. Tenslotte wordt ingezet op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer. Het perspectief daarbij is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES).

As Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn

Op de as Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn lopen enkele omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis. De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste projecten van het land. Het station en de OV-terminal worden vernieuwd en uitgebreid en in het gebied daar omheen vindt een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en een hoogwaardige transformatie plaats. In het kader van de zoektocht naar het verbeteren van de oost-west relaties in de stad wordt hard gewerkt aan de uitbreiding van het tramnetwerk. Leidsche Rijn is de grootste Vinex-locatie van Nederland. Het gebied fungeert tevens als centraal gelegen vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren. Het is van belang dat, ondanks de stagnerende woning- en kantorenmarkt, de ontwikkeling van Leidsche Rijn wordt afgemaakt. Voor de komende jaren is daarbij de realisatie van Leidsche Rijn Centrum de grootste opgave.
Op het industrieterrein Lage Weide, met één van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Utrecht Oost-Science Park

Het Utrecht Science Park, onderdeel van De Uithof, levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische ontwikkeling van de Noordvleugel. De Utrechtse Universiteit wil De Uithof verder ontwikkelen als centraal liggend nationaal kenniscentrum. De laatste jaren ontwikkelt het gebied zich tot een internationaal georiënteerd science-cluster, met een concentratie van topbedrijven. Het Science Park maakt deel uit van het grotere gebied Utrecht Oost. De voornaamste opgaven zijn het zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid. Om alle ontwikkelingen en kansen in samenhang te faciliteren en te realiseren wordt een gezamenlijke integrale gebiedsvisie opgesteld.

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

Op lange termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een hoogwaardig en multifunctioneel woon-werkgebied, dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van de Noordvleugel. De uitwerking van de ideeën vindt plaats samen met private partijen.

Overige gebiedsopgaven

Naast de ontwikkelingen in de hiervoor beschreven majeure integrale gebiedsopgaven, spelen er vele opgaven in deelgebieden van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Dit geldt niet alleen voor deelgebieden binnen de Noordvleugel, maar ook voor Noord-Holland Noord, overig Utrecht en overig Flevoland. Deze zijn eveneens van groot belang voor het versterken van de internationale concurrentiepositie. Het gaat voor een belangrijk deel om opgaven die opgepakt kunnen worden op regionaal schaalniveau.

Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord heeft een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten die benut kunnen worden voor het scheppen van een aangenaam woon- en werkklimaat. Op basis van deze gebiedskwaliteiten kan het gebied een bijdrage leveren aan de woningbehoefte van de Noordvleugel. Daarbij ontwikkelt het gebied haar eigen sterke kanten aan de hand van een clusteraanpak. Daartoe zijn vijf krachtige ruimtelijk-economische clusters aangewezen, namelijk Agribusiness, Duurzame Energie, Marien/Maritiem&Offshore, Vrijetijdseconomie en Medisch. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstellingen en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd. Met het oog op het versterken van de economische structuur verdient verbetering van de bereikbaarheid via weg, spoor en water aandacht.

Overig Utrecht

In de regio Zuidoost Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateropvang en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch liggen er onder meer kansen op het gebied van Agro Food Tuinbouw en Life Sciences. De regio West Utrecht ligt volledig in het Groene Hart. Dankzij het afwisselende landschap vervult deze regio onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de nabijgelegen steden.

Overig Flevoland

Dit deel van de provincie Flevoland is van belang voor het halen van de duurzame energiedoelstelling, onder meer door de aanleg van Nederlands grootste windpark in de Noordoostpolder. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur is de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle van belang.

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma IJsselmeergebied	In verband met klimaatverandering en een veranderende zoetwatervraag ontwikkelen van een strategie voor het peilbeheer van het IJsselmeergebied voor de periode 2015-2100	2014 Voorkeursstrategie (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Peilbeheer IJsselmeergebied)	IenM (trekker), EZ, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Bereikbaarheid noordkant Amsterdam	Op termijn komt de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam onder druk te staan. Scope van het MIRT Onderzoek is meer zicht te krijgen op de knelpunten en de mogelijke oplossingen voor de periode na 2020 op de noordcorridor (A9 knooppunt Raasdorp-knooppunt Kooimeer, A7/A8/A10 Coenplein-Hoorn noord en Coenplein-Watergraafsmeer, alsmede provinciale wegen) en om de rijksbijdrage aan de verbreding A8-A9 af te wegen t.o.v. investeringen in andere (rijks)wegen ten noorden van het Noordzeekanaal	Besluitvorming over de resultaten van het MIRT Onderzoek is voorzien in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013	IenM (trekker), provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en gemeenten in de regio
Regionaal OV Utrecht	Concretisering van de gezamenlijke opgave uit de gebiedsagenda Utrecht 2009. De regio doet samen met het Rijk een MIRT Onderzoek naar de bijdrage die het regionaal openbaar vervoer kan leveren om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Utrecht na 2020 op peil te houden. Hierbij wordt de koppeling gelegd met de verstedelijkingsopgave die voortkomt uit de demografische en economische groei in de regio na 2020.	Uitkomsten bespreken in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013	IenM, BRU (Bestuur Regio Utrecht, trekker), BRU-gemeenten, provincie Utrecht
Bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA)	De Alderstafel Lelystad heeft het Rijk geadviseerd over de mogelijke ontwikkeling van de regionale luchthaven Lelystad. In het kabinetsstandpunt hierover is opgenomen dat de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven gelijke tred dient te houden met de ontwikkeling van de luchthaven. Een MIRT Onderzoek is gestart om met de regio en het bedrijfsleven te onderzoeken hoe de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid.	Het overleg met de regio is gestart in december 2012. De resultaten van het MIRT Onderzoek worden besproken in het overleg MIRT najaar 2013	IenM (trekker), provincie Flevoland, gemeente Lelystad, vertegenwoordiging van het bedrijfsleven
Station Schiphol	Dit onderzoek is voorjaar 2013 van start gegaan. De continue groei van het aantal trein- en busreizigers en vliegtuigpassagiers leidt tot noodzaak voor – in ieder geval studie naar – een vernieuwing van het stationsgebouw. Zodat ook op termijn de groeiende reizigersstromen opgevangen worden en de bereikbaarheid van de luchthaven gegarandeerd blijft.	2013: in BO MIRT (najaar) aanpak en doel vaststellen 2014: resultaten onderzoek gereed	IenM, Schiphol, NS, ProRail, stadsregio Amsterdam

VERKENNING

PLANUITWERKING

REALISATIE

Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland | 2



Legenda

Wegen

Spoor / OV

Vaarwegen

Sluis

Ligplaats

Integrale / multimodale ontwikkelingen

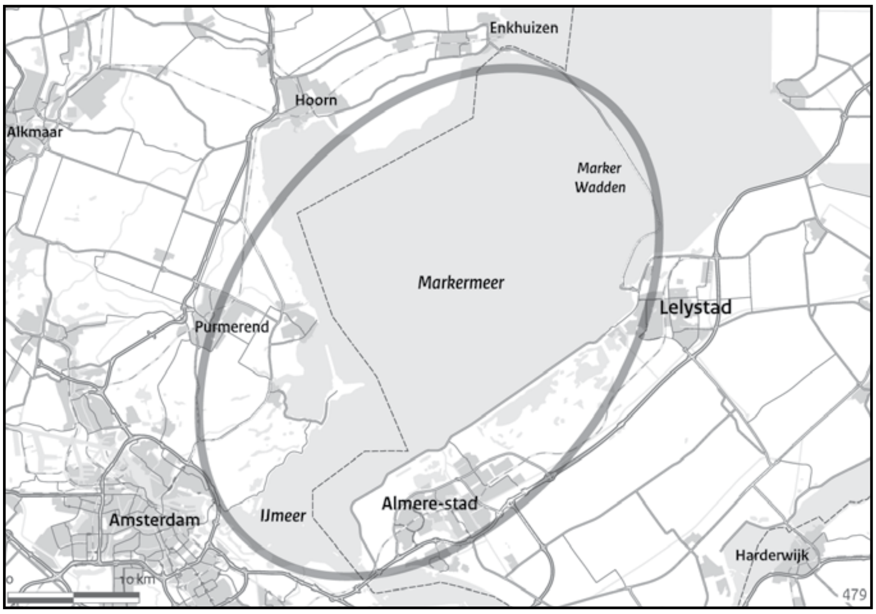
Waterbeheer / natte natuur

* (ZVL)
* (ONL)
* (NNL)

Regio-overschrijdende projecten;
zie kaart betreffende regio

Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave Met de realisatie van de drievoudige ambitie op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en natuur&recreatie wordt ingezet op het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Het programma Amsterdam-Almere-Markermeer is, gezien haar omvang, complexiteit en nationale belang, door de Tweede Kamer aangemerkt als Groot Project. De verkenning heeft geresulteerd in de ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (TK 31089, nr. 100). Het toekomstperspectief is een uitbreiding van Almere met 60.000 woningen, met als 'stip op de horizon' een hoogstedelijke ontwikkeling van Almere Pampus met een IJmeerverbinding. Als jonge stad heeft Almere ook impulsen op het gebied van voorzieningen en werkgelegenheid nodig. Het Markermeer-IJmeer groeit uit tot een omvangrijk natuur- en recreatiegebied, van essentiële waarde voor de aantrekkingskracht van de regio. Almere groeit organisch en in fasen op locaties langs de bestaande vervoersassen volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. De locatie Centrum Weerwater wordt ter plaatse van de verlaagde A6 ontwikkeld tot een locatie met bovenregionale centrumfuncties. In Oosterwold wordt ruimte geboden voor organische verstedelijking passend bij het groene en agrarische karakter van het gebied. Uiterlijk in 2014 zal de definitieve Rijksstructuurvisie worden vastgesteld.

RRAAM heeft raakvlakken met de volgende projecten:
- Project A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en verlaging van de A6
- Spoorproject voor het traject Weesp-Lelystad (OV-SAAL)
- MIRT Verkenning Markermeer-IJmeer

(zie desbetreffende projectbladen)

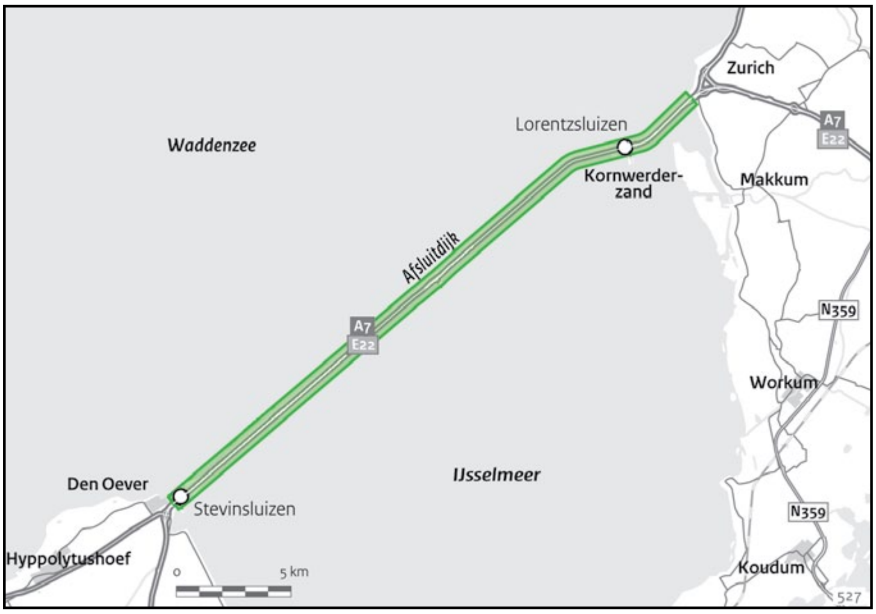
Op basis van het convenant 1e fase Stedelijke Bereikbaarheid (dec. 2011) wordt de binnenstedelijke bereikbaarheid van Almere verbeterd door middel van een maatregelenpakket van € 142,5 mln. Het Rijk betaalt hiervan € 47,5 mln. Voor ecologische maatregelen is in 2013 onder voorwaarden een rijksbijdrage van € 30 mln toegezegd voor de uitvoering van het project Marker Wadden. Daarnaast wordt door het Rijk € 6 mln bijgedragen aan de realisatie van de luwtemaatregelen Hoornse Hop, € 1,2 mln aan de aanleg van vispassages in het Markermeer-IJmeer en € 6 mln aan de pilot 'Moeras' in het Markermeer.

Planning De definitieve Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer zal uiterlijk in 2014 worden vastgesteld.

Betrokkenen Bij RRAAM zijn betrokken het Rijk (IenM, EZ, BZK/WBI, RVOB), de provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht, de gemeenten Almere en Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam.

Afsluitdijk

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Bij de 2e landelijke toetsing van de primaire waterkeringen (2006) is gebleken dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de wettelijke eisen voor waterveiligheid. Daarnaast is vergroting van de waterafvoercapaciteit nodig omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren. Het project Afsluitdijk garandeert tot tenminste 2050 de veiligheidseis van 1:10.000 per jaar (1e stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peildynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing De scope van het project bestaat uit:

- Versterking van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene (vegetatie) uitstraling.
- Versterking van de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand.
- Het (gefaseerd) aanbrengen van pompen bij het bestaande spuicomplex Den Oever voor aanvullende afvoercapaciteit.

Planning
Start verkenning: 2007
Start planuitwerking: 2012
Start realisatie: 2017
Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2021 weer aan de normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de uitvoering is € 813 mln (€ 602 mln voor versterking Afsluitdijk en € 211 mln voor Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk. Daarnaast stelt het Rijk een bedrag van € 20 mln beschikbaar voor het stimuleren van duurzame en innovatieve projecten, uit te voeren door de regio (de zgn. regionale ambities), waarbij deze zorg draagt voor tenminste eenzelfde bijdrage (niet zijnde andere rijksmiddelen).

Politiek/bestuurlijk In 2011 is met de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk de voorkeursbeslissing vastgesteld voor de waterveiligheid. Deze betreft maatregelen om de dijk en kunstwerken op orde te brengen en biedt ruimte aan de ontwikkeling van regionale ambities op het gebied van duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd hebben Rijk en decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de realisatie van de regionale ambities. In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoercapaciteit.

Uitvoering Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planuitwerking. De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de realisatie.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave					●	
Oplossing						
Planning						
Financiën					●	
Pol./Best.						●

Toelichting op de wijzigingen

2013: het project Afsluitdijk is overgegaan naar de planuitwerking en voorbereiding realisatiefase. Ophoging budget met € 20 mln voor regionale ambities.

2014: in augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen inzake waterbeheer Afsluitdijk (voorheen project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk). De projecten Afsluitdijk (waterveiligheid) en Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA, waterbeheer) worden als één project uitgevoerd.

A9 Omlegging Badhoevedorp

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De A9 veroorzaakt door zijn ligging door de kern van Badhoevedorp milieu- en leefbaarheidsproblemen. Daarnaast is door capaciteitsvergroting op de wegen naar de A9 toe de verkeersafwikkeling op de A9 een knelpunt geworden.

Oplossing Een zuidelijke omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.

Planning
Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2013
Openstelling: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 336 mln (incl. bijdrage van derden: € 172 mln).

Politiek/bestuurlijk In oktober 2005 hebben Rijk en regio de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp getekend. Hierin is ook de financiële onderbouwing en dekking geregeld. Het voorkeursalternatief van de zuidelijke omlegging van de A9 is in het voorjaar 2006 vastgesteld. Eind 2009 is het standpunt voor het aangepaste bogenalternatief vastgesteld. Het standpunt is uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit OTB is in juni 2011 vastgesteld. De bestuursovereenkomst van 2005 is in april 2012 geactualiseerd om bestuurlijke afspraken over scopewijzigingen, gelijktijdige aanleg met onderdelen van HOV A9 en de hiermee samenhangende wijziging in financiën en planning vast te leggen. Door deze wijzigingsovereenkomst is de bijdrage van de regio met € 4,5 mln verhoogd. Daarnaast wordt het reeds beschikbare budget voor geluidsmaatregelen van het project A4/A10 overgeheveld naar het project Omlegging A9 Badhoevedorp (€ 3,2 mln). Het tracébesluit is in april 2012 vastgesteld en in december 2012 werd dat onherroepelijk.

Uitvoering De aanbesteding van het project heeft in november 2012 geleid tot gunning. In 2013 is het integraal ontwerp grotendeels gereedgekomen.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 12 en 27 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing	•					•
Planning				•		
Financiën	•			•	•	
Pol./Best.			•		•	

Toelichting op de wijzigingen

2009: naar aanleiding van de inspraak startnotitie is er een derde alternatief bijgekomen, het binnenringalternatief. Deze wordt meegenomen in de Tracé/MER-procedure. In het taakstellend budget is nu bijdrage derden opgenomen, maar de totaalkosten van het project zijn ongewijzigd.

2011: in december 2009 is het standpunt ingenomen voor het aangepast bogenalternatief.

2012: het OTB is in juni 2011 vastgesteld. Vaststelling is met een half jaar verschoven vanwege het doorvoeren van versoberingsmaatregelen. De openstelling schuift hierdoor naar 2017. Op basis van de raming voorafgaand aan het OTB is het taakstellend budget verhoogd.
De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln).

2013: het TB is in april 2012 vastgesteld. Een wijzigingsovereenkomst op de bestuursovereenkomst is in april 2012 door alle partijen ondertekend. Het project gaat over naar de realisatiefase.

2014: het TB is in december 2012 onherroepelijk geworden. In 2013 start de uitvoering van de werkzaamheden.

Dit is een gecomprimeerde versie van het MIRT Projectenboek 2014.
De volledige versie met alle kaarten en projectbladen, alsmede links naar actuele informatie kunt u downloaden als app voor zowel iPad als Android.

Zoek op MIRT Projectenboek in de App-Store of Google Playstore. U kunt door het hele projectenboek bladeren, een pagina doormailen en/of zoeken op bepaalde gebieden en projecten.

Dit alles kunt u ook vinden op de website:
http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl



Zuidvleugel | 3

Visie

Het MIRT-gebied Zuidvleugel omvat de provincie Zuid-Holland en bestaat uit het verstedelijkt gebied tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht en delen van het Groene Hart en delen van de Zuidwestelijke Delta. De kern van de Zuidvleugel wordt gevormd door de steden Rotterdam en Den Haag, die de afgelopen decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid.

De centrale ambitie van de Zuidvleugelpartners is om de internationale concurrentiepositie te versterken. Concreet wordt ingezet op de verdere versterking én transitie naar duurzaamheid van de vier pijlers waar de economie op rust in de volgende gebieden: 1. Het Haven Industrieel Complex in Rijnmond en Drechtsteden (topsectoren Logistiek, Energie, Chemie (proces- en petrochemie) en Water; 2. de greenports Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek en Boskoop (Tuinbouw en Uitgangsmaterialen en Agro & Food); 3. het internationaal cluster van recht, vrede en veiligheid in Den Haag; 4. de concentraties van bedrijven en kennisinstellingen bij de TU Delft en Bio Science Park in Leiden (High Tech Systemen en Materialen (m.n. nanotechnologie) en Life Sciences & Health).
De economische kracht van de Zuidvleugel wordt vergroot als de verschillende steden meer profiteren van elkaars nabijheid.
De vorming van de metropool Rotterdam-Den Haag levert daaraan een belangrijke bijdrage.
De afgelopen jaren hebben Rijk en regio met elkaar afspraken gemaakt over het ruimtelijk-fysieke domein, onder andere over het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel. Maar de context waarin overheden opereren is door de economische crisis, het vastlopen van de woningmarkt, het afnemen van investeringsbudgetten en de decentralisatie van overheidstaken fundamenteel veranderd. Rijk en regio moeten daarom, in overleg met andere betrokken partijen, gezamenlijk zoeken naar nieuwe vormen van samenwerking om de gezamenlijke ambities in de Zuidvleugel te kunnen realiseren.
Dit gebeurt door het opstellen van een Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad en een gezamenlijk leertraject om als overheden invulling te geven aan de nieuwe manier van werken; dat past ook binnen de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdopgaven

Naast de centrale opgave in de Zuidvleugel om de economie te versterken, zijn de volgende thematische opgaven van belang.

Stedelijk intensiveren

Om aan de grote woningbouwopgave in de Zuidvleugel te voldoen ligt de nadruk op bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied. Tot 2040 moeten er in dit gebied nog circa 270.000 woningen worden bijgebouwd en circa 220.000 woningen worden vervangen. De extra woningvraag concentreert zich voor de helft in het gebied rond Den Haag. Daarnaast slaat een aanzienlijk deel van de uitbreidingsvraag (respectievelijk 25% en 10%) neer in de regio Rotterdam en het gebied rond Leiden. Omdat in de regio Rotterdam vooral sprake is van een kwalitatieve mismatch in gevraagde en beschikbare woningen en woonmilieus, moeten hier tot 2040 ruim 100.000 woningen worden vervangen.

Landschap dichter bij huis brengen en behoud grootschalige landschappen
Gevarieerde landschappen, recreatie en groen in de nabijheid van de woning zijn van belang voor het internationaal woon- en werkklimaat van de Zuidvleugel. Door de keuze voor verdichting van het stedelijk gebied is het van belang dat de landschappen rondom de steden voor de inwoners aantrekkelijker en beter bereikbaar worden. Van belang is tevens het behoud van grootschalige, kwalitatief hoogwaardige landschapseenheden als de Hoeksche en andere Waarden en de Biesbosch.

Bereikbaarheid verbeteren
Om de Zuidvleugel internationaal beter te laten concurreren moet de bereikbaarheid worden verbeterd. Naast reeds in gang gezette investeringen tot 2020 geven Rijk en regio tot en met 2028 prioriteit aan de realisatie van vijf projecten: Rijnlandroute, A13/A16, de Blankenburgverbinding, A4 passage Den Haag + poorten en inprikkers en tenslotte de A20 Nieuwerkerk-knooppunt Gouwe. Daarnaast wordt in de railinfrastructuur geïnvesteerd door het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Water- en energieopgaven
Vanwege haar ligging in een delta van grote rivieren is de wateropgave in de Zuidvleugel een belangrijk onderwerp. Binnen het Deltaprogramma wordt deze opgave opgepakt met als doel het borgen van de waterveiligheid voor de lange termijn en het scheppen van de randvoorwaarden voor een duurzame zoetwatervoorziening. In het licht van de klimaatverandering is het van belang om de aanpak van de wateropgave slim te combineren met de ruimtelijke en economische ambities in de regio Rijnmond, Drechtsteden, inclusief de Krimpener- en Alblasserwaard.
Het voor de toekomst waarborgen van een robuuste energievoorziening is van groot belang. De opgave is in de Zuidvleugel extra groot, omdat de mainport Rotterdam knooppunt is voor fossiele brandstoffen. De haven heeft een groot petrochemisch complex en telt verschillende energiecentrales. In de benadering van deze opgave wordt vooral ingezet op duurzame energie door innovatieve energieopwekking (biomassa, windenergie, aard en restwarmte).

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd: Metropoolvorming in de Zuidvleugel, Groene Hart en Zuidwestelijke Delta. In het kader van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn opgaven van nationaal belang scherper benoemd en zijn keuzes gemaakt. De nationale belangen slaan met name neer in de volgende gebieden: Mainport Rotterdam, Rotterdam Central District en Zuid/ Stadshavens, Den Haag Internationale stad, Greenports en Rijn-Maasdelta.

Mainport Rotterdam, Rotterdam Central District en Zuid/ Stadshavens
De mainport Rotterdam is van oudsher de stuwende kracht achter de economie in de Rotterdamse regio en de ontwikkeling van de stad Rotterdam. Met de Tweede Maasvlakte en ontwikkelingen in de Drechtsteden wordt die positie verder versterkt en strekt het haven- en industrieel complex zich uit tot West-Brabant. Opgave is het vernieuwen, versterken en efficiënter benutten van de mainport Rotterdam, mede in relatie tot de Logistieke Delta, door het verbeteren van de bereikbaarheid en het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk (Kernnetwerk Logistiek) in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens, de haven van Antwerpen en achterlandknopen, in lijn met de afspraken die hierover in het kader van de havenalliantie en de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam zijn gemaakt. Concreet liggen er kansen in de logistiek, maritieme zakelijke dienstverlening, duurzame energie en deltatechnologie. Daarnaast is het van belang dat de verbinding tussen de mainport en de stedelijke economie wordt versterkt. Dit biedt kansen voor het aantrekken van hoofdkantoren in Rotterdam Central District en voor kennisintensieve stedelijke bedrijvigheid. De herstructurering van stadshavens moet ook in dat licht worden gezien. Om het arbeidspotentieel van de regio beter te benutten moeten sociaaleconomische opgaven worden opgepakt, met name via het nationaal programma Kwaliteitssprong Rotterdam-Zuid. Een goede bereikbaarheid is hierbij een randvoorwaarde.

Den Haag Internationale stad
Den Haag ontwikkelt zich internationaal steeds verder als stad van Recht, Vrede en Veiligheid. Het aantal internationale organisaties, (kennis)instellingen en de betekenis ervan voor de economie neemt sterk toe. Den Haag is daarnaast een belangrijke internationale vestigingsplaats voor de zakelijke hoofdkantorenmarkt. De opgave hier is de ontwikkeling van Den Haag tot internationale stad verder te stimuleren en te faciliteren door de versterking van het stedelijke vestigingsklimaat. Enerzijds door een verbetering van de interne en externe bereikbaarheid en anderzijds door versterking van de verschillende economische kerngebieden in de Centrale Zone van Den Haag (Scheveningen-World Forumgebied/ Internationale Zone-Centrum-Binckhorst). Een belangrijk deel van de binnenstedelijke bouwopgave vindt in deze Centrale Zone plaats.

Greenports
In Zuid-Holland zijn drie van de Nederlandse greenports gelegen: Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek en Boskoop. Daarnaast ligt de greenport Aalsmeer op de grens van Noord- en Zuid-Holland. De greenports worden gekenmerkt door kennisintensieve agro- en agrogerelateerde bedrijvigheid (toelevering, logistiek, handel, export en dienstverlening). Het zijn samenhangende en geïntegreerde clusters, sterk verbonden met de beide mainports en met de stedelijke centra. De opgave is vierledig: het beschikbaar hebben en houden van voldoende ruimte voor de teelt, verduurzaming van de teelt (alternatieven voor fossiele brandstoffen en duurzaam watersysteem), zorgen voor een goede bereikbaarheid en aantak-

king op het synchromodale kernnet logistiek. Hiervoor moeten onder meer bestaande gebieden worden geherstructureerd. In 2013 heeft EZ de Greenports gedecentraliseerd (TK 32500-A, nr 83).

Rijn-Maasdelta

In het deltagebied is het van belang de waterveiligheid en -kwaliteit en de zoetwatervoorziening goed te borgen. Hier wordt aandacht aan besteed in diverse, waaronder het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma en door de uitvoering van maatregelen uit de Kaderrichtlijn Water. In het kader van het Deltaprogramma worden beslissingen voorbereid met het oog op een samenhangende aanpak van de wateropgave voor de korte en lange termijn. Daarbij is ook aandacht voor een maatregelenpakket gericht op droogte en tegengaan van verzilting. Voor het zuidwestelijke deel van de delta wordt de aanpak gericht op versterking tot een klimaatbestendige, veilige, ecologisch veerkrachtige en economisch vitale regio.

Overige gebiedsopgaven

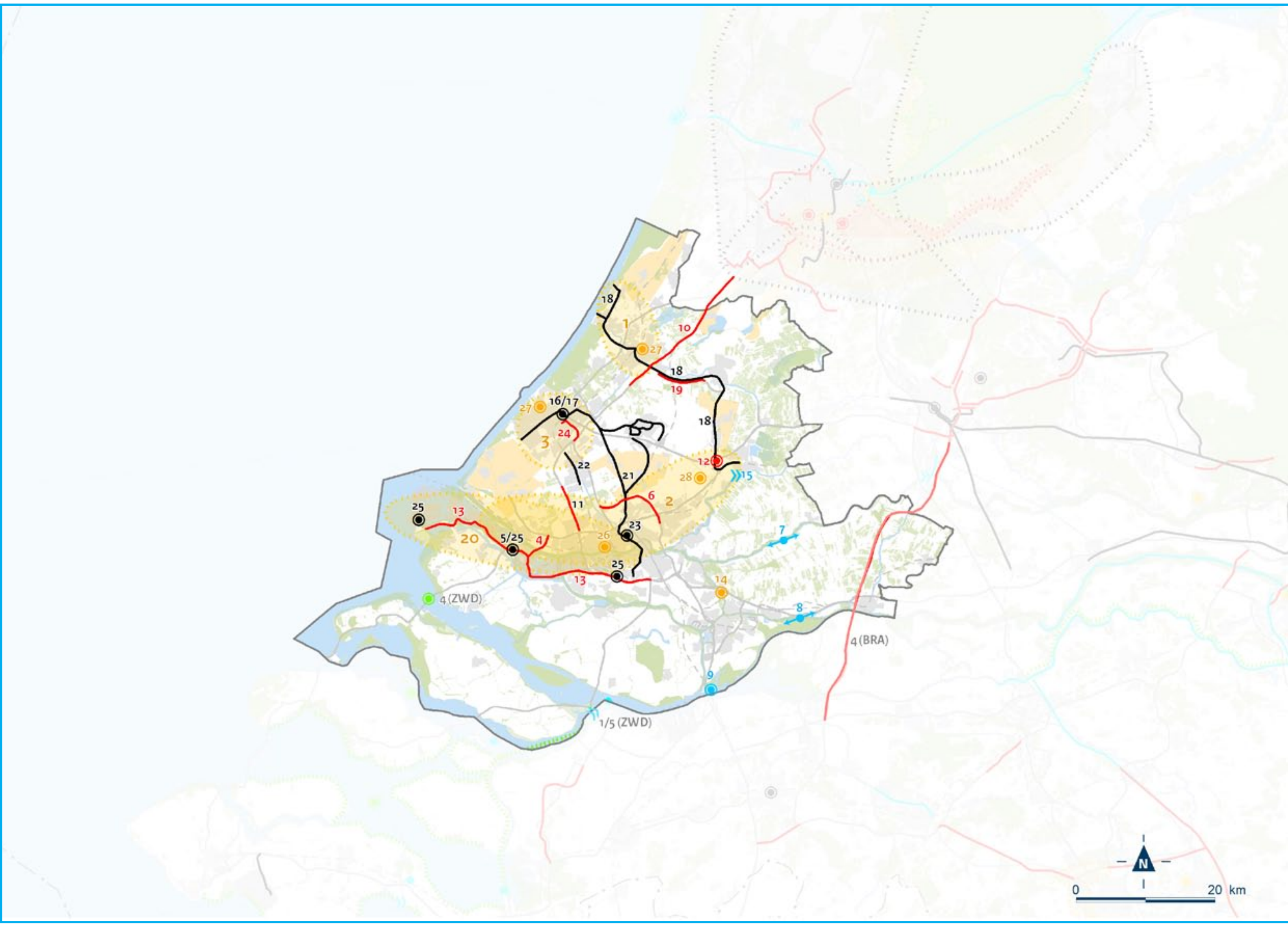
Voor de overige gebiedsopgaven uit de gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland geldt dat deze ieder een bijdrage leveren aan het welslagen van de gewenste ontwikkeling van het gebied. Het voortouw bij deze gebiedsopgaven ligt decentraal. De betrokkenheid van het Rijk moet nog nader worden benoemd en uitgewerkt en is onderwerp van gesprek in het bestuurlijk overleg MIRT. Hierbij is maatwerk per gebiedsopgave aan de orde. Het gaat om de volgende gebiedsopgaven:

- TIC Delft: ontwikkeling campus (inclusief wetenschaps- en innovatiebeleid), bereikbaarheid, landschap en woningbouw;
- As Leiden-Katwijk: ontwikkeling Bio Sciencepark, ESA/ESTEC en woningbouwlocatie Valkenburg;
- Drechtsteden/Deltapoort: samenhang tussen economische structuurversterking en sociaal-economische ontwikkeling, verbeteren externe veiligheid, verbeteren groen-blauwe kwaliteiten;
- Zuidplaspolder: integrale gebiedsontwikkeling (wonen, glas, natuur, water);
- Groene Hart: versterken van het gebied tot een economisch en landschappelijk waardevol woon- en werkgebied.

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden	In verband met klimaatverandering ontwikkelen van langetermijnstrategie voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in synergie met een duurzame en vitale ruimtelijke ontwikkeling van het gebied Rijnmond-Drechtsteden.	2014 Voorkeursstrategie (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta)	IenM, EZ, provincies, gemeenten en waterschappen, deltacommissaris, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, burgers en wetenschappelijke instellingen

Projecten Zuidvleugel | 3



Legenda

Wegen

Spoor / OV

Vaarwegen

Sluis

Ligplaats

Integrale / multimodale ontwikkelingen

Waterbeheer / natte natuur

* (BRA) Regio-overschrijdende projecten;
* (ZWD) zie kaart betreffende regio

As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Verkenning



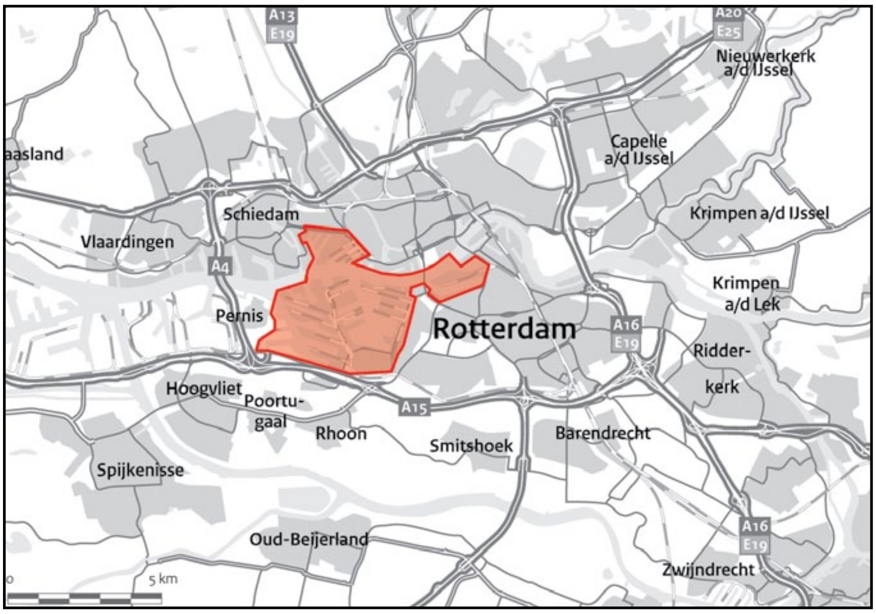
Opgave De Tweede Kamer heeft de regering eind 2007 verzocht om in samenwerking tussen de toenmalige departementen VenW, VROM, EZ, LNV en Financiën, en in overleg met de regio, het geheel van projecten in de regio Holland Rijnland (Rijnlandroute, Rijn-Gouwelijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en Bioscience Park Leiden) als één project op te nemen in het MIRT Projectenboek. Enerzijds, omdat de bovengenoemde projecten bijdragen aan de doelstelling van het Rijk en de regio om in het gebied Leiden-Katwijk een internationaal vestigingsmilieu te creëren voor kennisintensieve bedrijvigheid en hoogwaardig wonen en anderzijds, omdat bovengenoemde projecten met elkaar samenhangen.
Er is een gezamenlijk en integraal beeld van de ontwikkeling van de regio, inclusief de effecten op het netwerk van wegen verkregen. Op basis van dit beeld is eind 2009 een gezamenlijke voorkeursrichting bepaald over het te kiezen oplossingscluster, Zoeken naar Balans. Begin 2011 heeft het Rijk haar bijdrage aan de projecten RijnlandRoute en RijnGouwelijn toegezegd in de vorm van een gebiedsbudget. Met dit gebiedsbudget en de regionale bijdrage kan voor beide projecten een acceptabele variant worden gerealiseerd. Hierbij krijgt de regio de ruimte en verantwoordelijkheid om definitieve keuzes te maken binnen en tussen onderdelen van deze projecten.

Planning De provincie Zuid-Holland heeft in 2012 een voorstel uitgewerkt (Zoeken naar Balans Optimaal) waarin de nadere keuzes binnen de projecten RijnlandRoute en RijnGouwelijn zijn gemaakt en de relatie met de overige ontwikkelingen in de regio zoals bijv. de woningbouw op Nieuw-Valkenburg wordt geduid. Provinciale Staten hebben, met inachtneming van enkele moties, ingestemd met het Voorkeurstracé voor de RijnlandRoute van Gedeputeerde Staten. De provincie heeft het ontwerp naar aanleiding van de moties van PS bijgesteld. Op 26 juni 2013 hebben PS hiermee ingestemd.

Betrokkenen Met de afronding van de Verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland komt de verantwoordelijkheid voor het project bij de provincie Zuid-Holland te liggen. De provincie zorgt tevens voor bestuurlijke verankering van het draagvlak voor deze projecten in de regio Holland Rijnland. Het ministerie van IenM is betrokken als subsidieverstrekker en als netwerkbeheerder vanwege de relatie van de Rijnlandroute met de A4 en de A44.
In 2013 zullen afspraken worden gemaakt over onder meer de subsidiëring van beide projecten en de rol van IenM bij de verdere planvorming van de Rijnlandroute. Dit laatste gezien het feit dat uitbreidingen van en aansluitingen op het Hoofdwegennet onderdeel uitmaken van het project RijnlandRoute.

Stadshavens Rotterdam, fase 1

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het behoud van de Mainport als vitaal economisch vestigingsgebied is cruciaal voor Nederland. Zonder duurzame transitie is de haven op korte termijn slecht bereikbaar, biedt deze onvoldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, blijven verouderde bedrijventerreinen achter, stagneert woningbouw en worden haven en stad door wateroverlast bedreigd.

Oplossing Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied (1.600 ha, waarvan circa 1.100 ha droog) krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en aantrekkelijke en hoogwaardige woon- en werkmilieus. Er wordt een gevarieerd stedelijk programma gebouwd. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook uit op de bestaande stedelijke omgeving waardoor het sociaal-economische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Er wordt ingespeeld op de klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.

Planning
Start realisatie: 2010
Oplevering fase 1: 2017

Financiën Taakstellende rijksbijdrage aan fase 1: € 31 mln uit het Nota Ruimtebudget

Politiek/bestuurlijk In november 2009 hebben Rijk en gemeente, als vervolg op de vaststelling van de rijksbijdrage, in het Randstad Urgent contract afspraken over de samenwerking vastgelegd. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma krijgt de gemeente een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. Het betreft de eerste fase van het Randstad Urgent project Stadshavens, de inrichting van openbare ruimten in de deelgebieden Vierhavens, RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk / Waalhavenboulevard.
In april 2010 hebben de minister-president en vertegenwoordigers van de regio en het bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin de urgentie en de noodzaak van betrokkenheid van het Rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en Herstelwet.

Uitvoering Het project wordt door de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf uitgevoerd in samenwerking met in en buiten het havengebied gevestigde private partijen. Hiervoor werden allianties gesloten, waaronder het initiatief Clean Tech Delta (voorheen Rotterdam Climate Campus). De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het project. Inmiddels is een aantal projectonderdelen opgeleverd, waaronder de Rijnhavenbrug tussen de Kop van Zuid en Katendrecht en het Dakpark in het Merwe-Vierhavengebied.

Projecthistorie

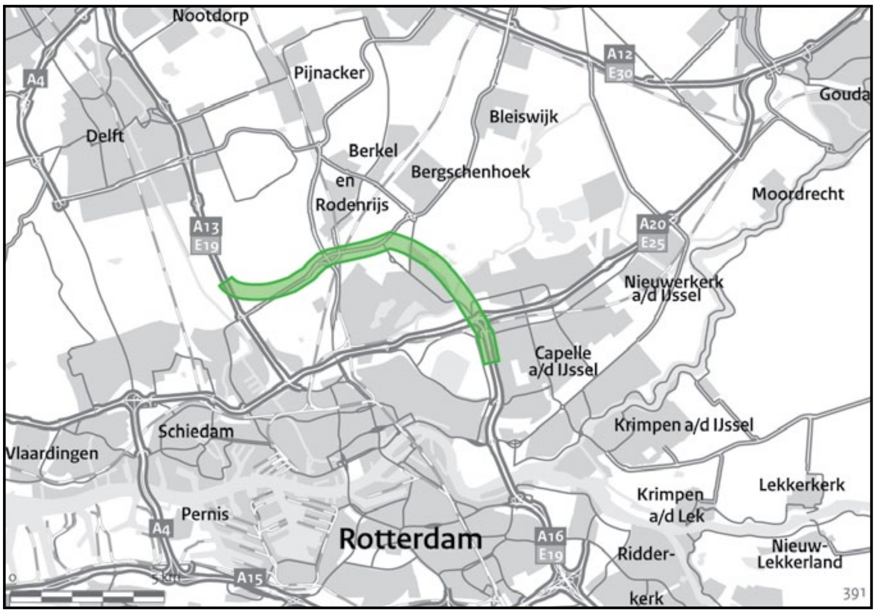
	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

A13/A16 Rotterdam

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit wegvak onvoldoende. Daarnaast zijn er problemen met de kwaliteit van de leefomgeving langs de A13 en A20 en doen zich problemen voor met de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet.

Oplossing Een nieuwe rijksweg tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16) wordt onderzocht. Het tracé loopt vanaf de A13 parallel met de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein. In de trajectnota/MER van 2009 zijn verschillende varianten vergeleken. Op 24 mei 2013 is het standpunt van dit project ingenomen. Conform bestuurlijke voorkeur van december 2011 wordt gekozen voor een gecombineerde ligging van de A13/A16 met een deel van de N209, passages over de HSL-Zuid, RandstadRail en het Terbregseplein, onderlangs kruisen van de Rotte en een tunnel op maaiveld door het Lage Bergse Bos.

Planning
Tracébesluit : 2015
Start realisatie: 2017
Openstelling: 2021

Financiën Beschikbaar budget : € 964 mln. Dit bedrag is inclusief de tolopbrengst € 254 mln en de bijdrage van derden € 100 mln (prijspeil 2010). Hierbij wordt rekening gehouden met PPS-taakstelling van € 45 mln.

Politiek/bestuurlijk In december 2011 zijn de zogenoemde bestuurlijke principeafspraken gemaakt met de regio Rotterdam over het tracé van de toekomstige snelweg met bijbehorende inpassingsmaatregelen (waaronder een tunnel op maaiveld niveau ter hoogte van het Lage Bergse Bos) en de bijdrage van de regio. De Tweede Kamer heeft voor de verkiezingen van september 2012 gevraagd om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project. Hierdoor is de vaststelling van het standpunt vertraagd en uiteindelijk in mei 2013 vastgesteld door de minister.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2, 3, 6 en 18 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	•
Financiën				•	•	
Pol./Best.			•	•	•	•

Toelichting op de wijzigingen

2011: de planning van het Tracébesluit zal worden aangepast conform besluitvorming bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2010.

2012: op verzoek van de regio is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg ter hoogte van het Bergse Bos. Daarbij is afgesproken dat de regio zal komen met een voorstel ter bekostiging van de verbeterde inpassing. Op basis van de resultaten van de inpassingsstudie en het bekostigingsvoorstel van de regio kan het Standpunt worden ingenomen en een vervolgplanning worden vastgesteld.

2013 : de planning is dat de principe afspraken tussen de Stadsregio Rotterdam en het ministerie van IenM worden vastgelegd in een standpunt in de 2e helft van 2012.

2014: als gevolg van het verzoek van de Tweede Kamer om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project is de planning van het tracébesluit herijkt.

Dit is een gecomprimeerde versie van het MIRT Projectenboek 2014.
De volledige versie met alle kaarten en projectbladen, alsmede links naar actuele informatie kunt u downloaden als app voor zowel iPad als Android.

Zoek op MIRT Projectenboek in de App-Store of Google Playstore. U kunt door het hele projectenboek bladeren, een pagina doormailen en/of zoeken op bepaalde gebieden en projecten.

Dit alles kunt u ook vinden op de website:
http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl



Zuidwestelijke Delta | 4

Visie
Hoofdopgaven
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
MIRT Onderzoek
Kaarten
Project- en programmabladen

Visie

De MIRT-regio Zuidwestelijke Delta beslaat de gehele provincie Zeeland. De opgaven in het kader van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta en het Deltaprogramma op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden ook bij deze MIRT-regio betrokken. Redenerend vanuit de duurzaamheidsdriehoek (people, planet, profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: een prettig woon- en leefmilieu voor bewoners en bezoekers, grote ecologische waarden en kansrijke economische potenties, enerzijds op en in het water (diep vaarwater, binnenvaartroutes, aquacultuur), anderzijds op het land (ontwikkelruimte, energie-opwekking, toeristische aantrekkingskracht). De centrale ambitie is om de economische potenties van Zeeland verder te laten groeien binnen een veilige, gezonde en veerkrachtige Delta, met behoud van het aangename woon- en leefklimaat. Bij de verdere uitwerking en doorvertaling van de opgaven zal vanuit de principes van het duurzaamheidsdenken gewerkt worden: voorkomen dat ontwikkelingen in het ene kapitaal ten koste gaan van de andere kapitalen en zoeken naar synergie. Deze werkwijze en het samenwerken tussen Rijk en regio in het kader van het Uitvoerings- en Deltaprogramma passen geheel in de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdopgaven

Wateropgave in relatie tot een duurzame, economisch vitale en veilige Delta

Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een wateropgave als gevolg van klimaatverandering: het in duurzame balans met economie en ecologie garanderen van de waterveiligheid – ook voor de Randstad – in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren en het borgen van een goede zoetwatervoorziening. In de topsector Water staan water- en deltatechnologie voorop: getijdenenergie, multifunctionele dijken en innovaties in zandsuppleties als showcase voor de rest van de wereld.

Havengerelateerde economie en Logistieke Delta

Voor de economie van Zeeland vormt de havengerelateerde economie een zeer belangrijke drager. De opgave is het optimaal laten functioneren en doorontwikkelen van deze sector en daarmee de overheidsinvesteringen in het fysiek-ruimtelijke domein optimaal te laten renderen. Het gaat hier over de ontwikkeling van (watergebonden) bedrijvigheid, op- en overslag van goederen en logistiek, en grote chemieconcerns met innovatieve biobased toepassingen (gebruik van groene grondstoffen). De sectoren zijn tevens belangrijk voor de werkgelegenheid en indirect voor het draagvlak voor voorzieningen en bieden tegenwicht aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen.

De zeehavens (Vlissingen, Terneuzen) liggen strategisch en aan diep vaarwater, maar de spoorverbinding naar het zuiden is niet optimaal. In een aantal sluizencomplexen in de delta tekenen zich

capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af. De voorziene grensoverschrijdende projecten zoals Seine Nord, versterken dit proces. Het Rijk hecht aan het uitvoeren van de afspraken rond het verder ontwikkelen van de Logistieke Delta, conform de visie op de toekomst van de Zuidwestelijke Delta, als afsluiting van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT-VAR - vastgelegd in het rapport Dynamische Delta 2020-2040). Het op orde houden en doorontwikkelen van goede achterlandverbindingen hoort daarbij.

Overige (thematische) opgaven

Energie

Bij de topsector energie speelt Zeeland mee als het gaat om energielevering (centrales, windparken, water/getijden) en het transport via goede verbindingen naar de rest van Nederland. In Zeeland en op en rond de Zuid-Hollandse eilanden zullen voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie worden aangewezen en zal het hoofdenergienetwerk (380KV) tussen Borssele en Midden-Brabant compleet en robuust gemaakt worden.

Duurzame verstedelijking

In het Stedennetwerk Z4 (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) wordt concentratie van verstedelijking en (boven) regionale voorzieningen nagestreefd. Zowel ten aanzien van woon- als werklocaties wordt de ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd en wordt herstructurering en zorgvuldig ruimtegebruik gestimuleerd. Bij de beschreven verstedelijkings- en economische opgaven moet nadrukkelijk een relatie worden gelegd met de demografische ontwikkelingen, zowel in de vorm van (omgaan met) plaatselijke krimp als de afname van de beroepsbevolking wegens vergrijzing (arbeidsmarktbeleid en onderwijs). Nagedacht moet worden over hoe een robuuste ruimtelijke structuur kan ontstaan. Naast woningbouw en -kwaliteit, werklocaties en voorzieningen betreft het ook de grensoverschrijdende samenhang.

Natuur en landschap

Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden, is een opgave in de MIRT agenda. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies het natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities. Het Rijk is als beheerder wel verantwoordelijk voor het beheer van de Deltawateren, de Voordelta en de Vlakte van Raan.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de Zuidwestelijke Delta komen twee prioritaire gebiedsopgaven naar voren: Deltawateren & Kust en Sloegebied & Kanaalzone.

Deltawateren & Kust

Door de uitvoering van de Deltawerken is voor de korte en middellange termijn de waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta op orde. Hierdoor zijn echter geïsoleerde waterbekkens zoals Grevelingen en Volkerak-Zoommeer ontstaan. Natuurlijke overgangen en getijdendynamiek zijn hier grotendeels verdwenen, waardoor de natuur- en waterkwaliteit zijn verslechterd. Mede hierdoor worden de economische potenties van recreatie en toerisme, van de schelpdiersector en van duurzame (getijden) energie onvoldoende benut.

Rijk en regio zijn samen de uitdaging aangegaan om het evenwicht tussen waterveiligheid, economie en ecologie duurzaam te herstellen: voor de korte en middellange termijn aan de hand van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta 2010-2015+ en de Hoogwaterbeschermingsprogramma's en voor de lange termijn aan de hand van het deelprogramma Zuidwestelijke Delta, als onderdeel van het Deltaprogramma.

Voor de structurering van de besluitvorming over de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak-Zoommeer wordt in samenspraak met de regio een rijksstructuurvisie opgesteld. Kernpunten daarin zijn:

- wel of geen waterberging op de Grevelingen ten behoeve van de waterveiligheid van de Rijn-Maasdelta, aanvullend op de PKB-maatregel Waterberging Volkerak-Zoommeer;
- wel of geen beperkt getij terug op de Grevelingen;
- wel of geen zout Volkerak-Zoommeer.

Besluitvorming over de rijksstructuurvisie is voorzien eind 2014, in samenhang met de deltabeslissingen van het kabinet.

De Ooster- en Westerschelde kennen opgaven op het gebied van natuur en landschap, zoals herstel en behoud van de bestaande natuur (Natura 2000), plus het ontwikkelen van nieuwe natuur. Deze opgave dient ook ten goede te komen aan het Nationale Park Oosterschelde. Voor de Westerschelde geldt eveneens een natuurherstelopgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart, binnenvaart en zeevaart; bij de sluizencomplexen van Volkerak, Krammer en Kreekrak valt de wateropgave samen met dreigende belemmeringen voor de binnenvaart vanwege capaciteit.

Het deelprogramma Kust van het Deltaprogramma werkt aan een langetermijnvisie (Nationale Visie Kust) over hoe de ruimtelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Het strand en de duinen zijn in de eerste plaats een natuurlijke verdediging tegen overstromingen. Om het veiligheidsniveau op orde te houden is er voor gekozen om de zandige kust te laten meegroeien met de zee door middel van zandsuppleties. Om mee te kunnen groeien met de zeespiegelstijging is een groter suppletievolume nodig. Hierbij is ook aandacht voor de economische kant van de kustzone. Een voldoende breed strand, kwaliteitsverbetering van de verblijfsrecreatie en mogelijkheden voor seizoensverlenging zijn belangrijk voor de Zeeuwse Kust.

Sloegebied & Kanaalzone

De Westerscheldehavens van Terneuzen (Kanaalzone) en Vlissingen (Sloegebied) zijn zeehavens van nationaal belang en vormen samen

de derde zeehaven van Nederland. Goede toegang vanuit zee én land is essentieel voor het benutten van de economische potentie van de Zuidwestelijke Delta. Centraal staat de bereikbaarheid van de binnenvaart en aansluiting op het Trans-European TransportNetwork (TEN-T).

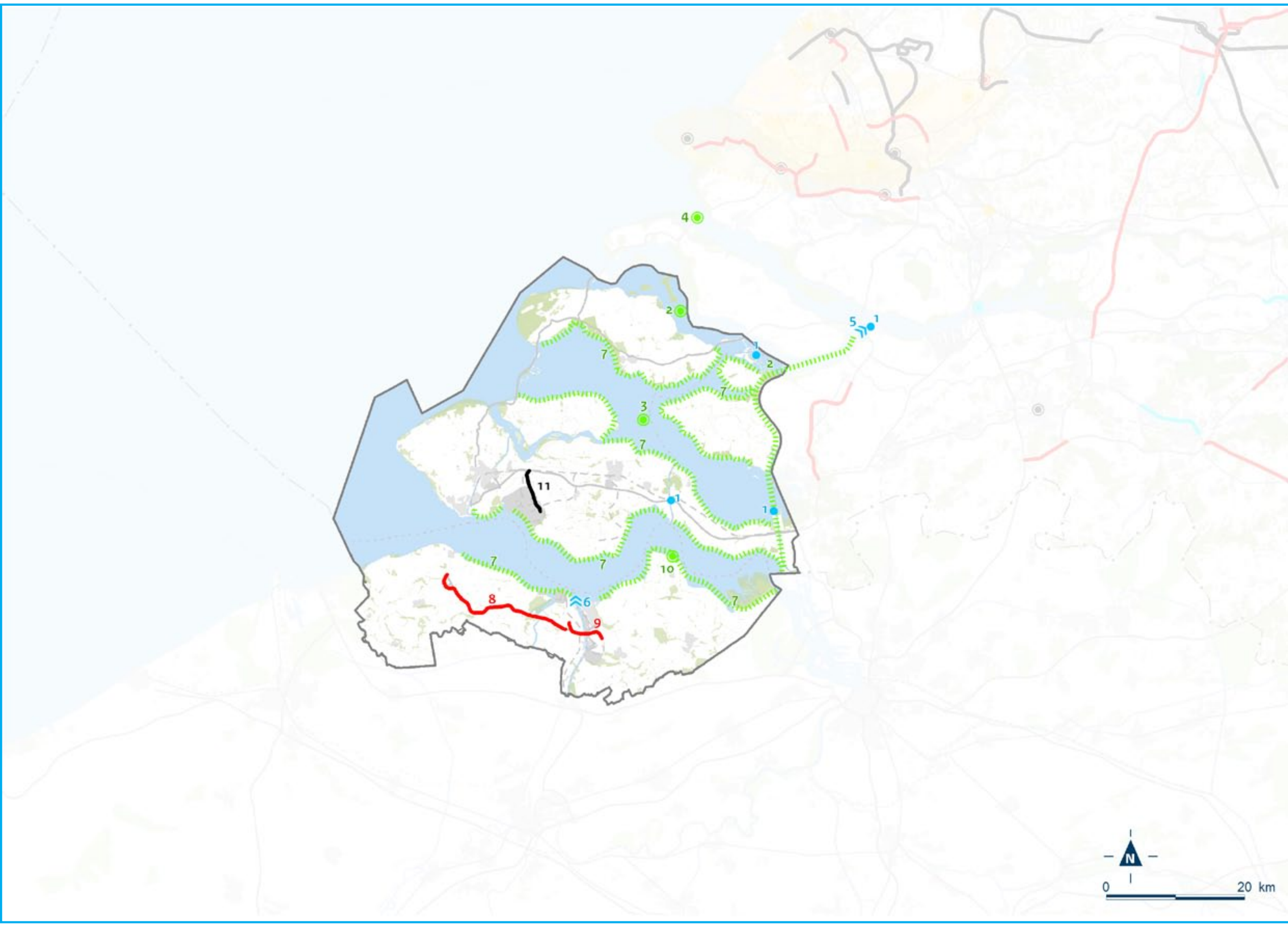
De investeringen in de sluis bij Terneuzen, de Sluiskiltunnel, de N62 en de Seine-Scheldeverbinding dragen bij aan het concept Logistieke Delta. Binnen de havengebieden liggen kansen voor logistiek, chemie (biobased economy), water en energie. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het Topsectorenbeleid. In de topsector chemie liggen kansen voor het samen met West-Brabant uitbouwen van de biobased economy, het verder verduurzamen van het productieproces en het ontwikkelen van groene bouwstenen voor hoogwaardige producten.

Naast optimale multimodale achterlandverbindingen(N62/A58, spoor en binnenvaart) zijn een duurzaam bedrijventerreinbeleid, stimulering van de binnenvaart en containerisatie de opgaven voor en ambities van het zeehavengebied, waarbij onder meer bedrijven in de haven verder integreren door meer gebruik te maken van elkaars (rest-)producten (biopark Terneuzen).
In het kader van een optimale achterlandverbinding zijn twee goede binnenvaartroutes van essentieel belang voor de ontwikkeling van de Logistieke Delta; ten eerste de route via de Rijn-Scheldeverbinding naar Antwerpen en ten tweede de Midden-Zeelandroute (onderdeel van de Europese as Rotterdam-Parijs) via de Krammersluizen en Kanaal door Zuid-Beveland, aansluitend op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Deze verbindingen maken ook deel uit van de internationale corridor Rotterdam-Antwerpen-Parijs.
De Volkeraksluizen maken deel uit van beide verbindingen. Op basis van de MIRT Verkenning capaciteit Volkeraksluizen is besloten op korte termijn quick wins uit te voeren, de wachttijden te monitoren en op langere termijn de sluizen uit te breiden met een extra sluiskolk voor de beroepsvaart.

MIRT Onderzoek

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta	In verband met verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extremen (hoog en laag) in rivierafvoeren ontwikkelen van een langetermijnstrategie voor de Zuidwestelijke Delta om een veilig, veerkrachtig en vitaal gebied te blijven ontwikkelen.	2014 Voorkeursstrategie (input voor Deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta)	IenM, EZ, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris

Projecten Zuidwestelijke Delta | 4

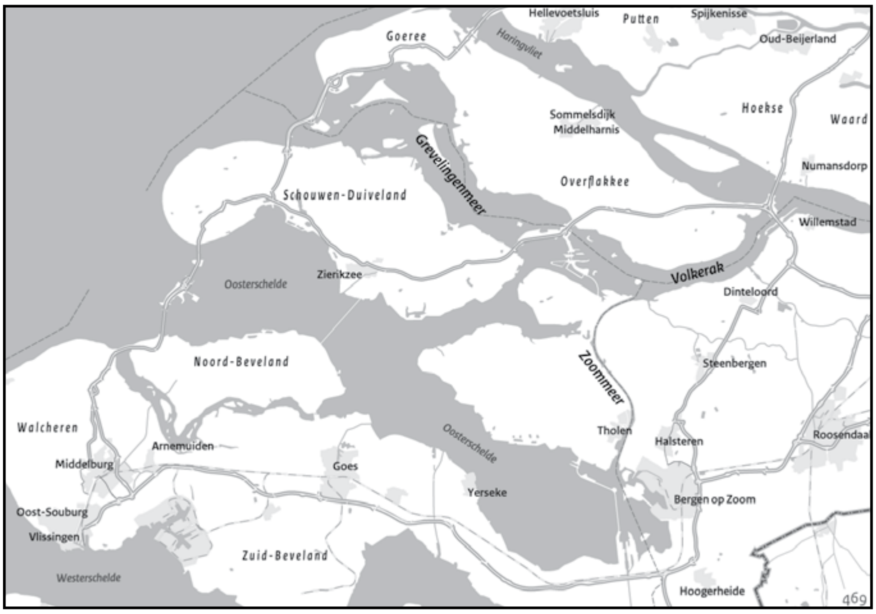


Legenda

- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Sluis
- Ligplaats
- Waterbeheer / natte natuur

Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Bij een combinatie van sterk verhoogde rivierafvoeren en gesloten waterkeringen vanwege stormvloeden vanaf zee, kan op termijn de waterveiligheid van de Rijn-Maasdelta onder druk komen te staan. Een van de opties om de waterveiligheid te verhogen is om, aanvullend aan het Volkerak-Zoommeer, rivierwater te bergen in de Grevelingen. Door de uitvoering van de Deltawerken zijn Volkerak-Zoommeer en Grevelingen geïsoleerde bekkens geworden. Natuurlijke zoet-zoutovergangen en getijdendynamiek zijn weggevallen, waardoor de water- en natuurkwaliteit zijn verslechterd en de potenties voor de landbouw- en schelpdiersector en voor recreatie en toerisme onvoldoende worden benut.

De centrale opgave voor het gebied is dan ook een duurzaam herstel van de balans tussen veiligheid, economie en ecologie. Tot in 2012 werd over de beide bekkens afzonderlijke besluitvorming voorbereid door middel van de projecten 'Verkenning Grevelingen' en 'Planstudie Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer'. Met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en de betrokken stakeholders is in 2012 afgesproken om deze afzonderlijke trajecten stop te zetten en een doorstart te maken met het opstellen van de rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. In deze rijksstructuurvisie staat de samenhang in de ontwikkeling van beide bekkens centraal, alsmede de samenhang met het Deltaprogramma.

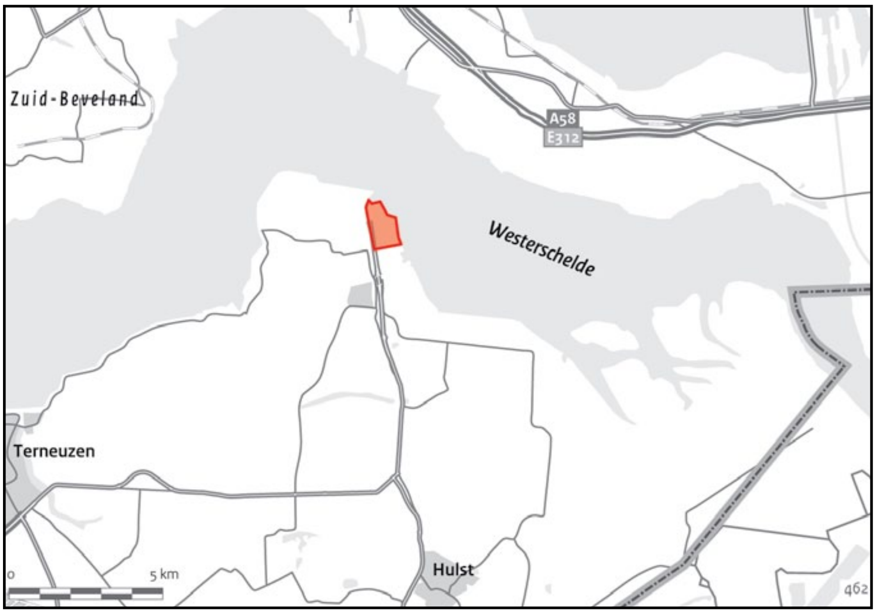
De rijksstructuurvisie zal uitsluitsel geven over de ontwikkelrichting van beide bekkens. Kernpunten daarbij zijn: wel of geen waterberging op de Grevelingen, wel of geen beperkt getij terug op de Grevelingen en wel of geen zout Volkerak-Zoommeer. Inmiddels is onder regie van de betrokken provincies ook het Programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart. Dit programma moet leiden tot financiële arrangementen om de ambities voor de regio te kunnen realiseren en in samenhang te brengen met de ontwikkelingsrichting van beide bekkens. Deze ambities kunnen liggen op het gebied van recreatie, toerisme, ecologie, voedselproductie, aquacultuur en energieproductie, m.b.v. getij.

Planning
Januari 2013: startbeslissing rijksstructuurvisie
Zomer 2013: notitie Reikwijdte en Detailniveau
Eind 2014: voorkeursstrategie, in samenhang met de Deltabeslissingen van het kabinet en de resultaten van het Programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Betrokkenen De rijksstructuurvisie wordt opgesteld door IenM, in samenwerking met EZ en de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en met betrokkenheid van stakeholders.

Natuurcompensatie-project Perkpolder

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Waterkwaliteit
Ministerie IenM en EZ
Fase Realisatie



Opgave Het project Perkpolder kent een tweeledige natuuropgave in de zin dat dit project onderdeel uitmaakt van het:

- natuurcompensatieprogramma voor de tweede verruiming van de vaargeul in de Westerschelde;
- natuurherstelprogramma van het Verdrag Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium om te komen tot een duurzame balans tussen de pijlers 'Veiligheid', 'Toegankelijkheid' en 'Natuurlijkheid' van het Schelde-estuarium.

Oplossing Het projectresultaat bestaat uit een nieuw buitendijks natuurgebied. Dit wordt gerealiseerd door de zeedijken te verleggen en aan te passen. Het nieuwe, buitendijkse natuurgebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Perkpolder. In het plangebied (in totaal 200 ha) worden, naast natuur, ook de functies wonen en recreatie ontwikkeld. Daarbij worden innovaties geïmplementeerd die zijn ontwikkeld in het Europese project ComCoast: het combineren van initiatieven voor de lange termijn waterveiligheid van het gebied met meervoudig ruimtegebruik en de duurzame ontwikkeling van functies als wonen, ondernemen en recreëren.

Planning
Start realisatie: 2013
Oplevering: 2015

Financiën Voor dit project is in totaal ca. € 37 mln gereserveerd. De bijdrage van EZ aan de provincie Zeeland is maximaal € 15 mln en heeft betrekking op de uitvoering van het Natuurpakket Westerschelde.

Politiek/bestuurlijk Het Natuurcompensatieproject Perkpolder is vastgelegd in verdragen met het Vlaams Gewest en in convenanten tussen Rijk en regio.

Uitvoering Onder regie van Rijkswaterstaat heeft de Dienst Landelijk Gebied (DLG) de verantwoordelijkheid voor de realisatie. In december 2012 is de uitvoering van het werk binnen het budget gegund aan een aannemer.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	
Financiën				●	●	●
Pol./Best.				●		

Toelichting op de wijzigingen

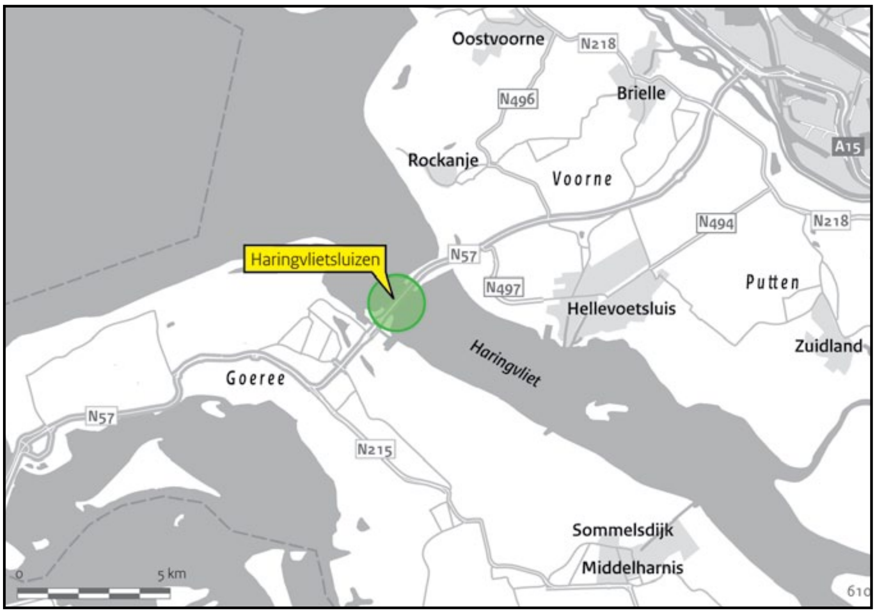
2012: oplevering is vanwege de ingeschatte extra benodigde zettingstijd voor de ondergrond van zeedijken en een vertraging in de uitspraak van de Raad van State t.a.v. het bestemmingsplan Perkpolder verschoven naar 2015. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 0,47 mln) .

2013: in juni 2011 is het bestemmingsplan Perkpolder onherroepelijk geworden met een positieve uitspraak door de Raad van State. De bijdrage van het ministerie van IenM is verhoogd met € 2 mln. De bijdrage van het ministerie van EZ aan de provincie Zeeland is binnen het financiële kader van het totale natuurpakket Westerschelde verhoogd van € 12 mln naar (maximaal) € 15 mln.

2014: in 2013 wordt het budget aangepast. De bijdrage van EZ kan worden verlaagd tot maximaal € 12 mln.

Besluit beheer Haringvlietsluizen

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Zoetwater
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave In 1970 werd het Haringvliet in het kader van de Deltawerken door de Haringvlietsluizen van zee afgesloten. Hierdoor verdween het zoute water en de invloed van eb en vloed. Trekvissen zoals zalm, zeeforel en glasaal kunnen nu de stroomgebieden van Rijn en Maas niet of nauwelijks meer bereiken. Ook de trek naar zee wordt bemoeilijkt omdat de sluizen alleen bij eb open gaan als er rivierwater moet worden afgevoerd.

Oplossing Als een beperkt deel van de Haringvlietsluizen bij vloed op een kier wordt gezet, kunnen trekvissen de stroomgebieden van de Rijn en Maas wel bereiken. Door het Kierbesluit wordt alleen het westelijke deel van de Haringvliet zout. Daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf moeten naar het oosten worden verplaatst, zodat het gebruik van zoetwater uit het Haringvliet niet verandert. Bij een lage afvoer van de rivier, < 1500 m³/s, gaan de sluizen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet 'zoetgespoeld'. Een deel van het zoetwatertracé op Voorne-Putten wordt door de provincie Zuid-Holland gerealiseerd in het natuurontwikkelingsproject Beningerwaard. De aanvoer van zoetwater naar het agrarisch gebied verdubbelt, waarmee een robuuste situatie ontstaat. Er is voor Goeree-Overflakkee besloten tot een variant waarbij het waterschap een kanaal en Evides een afzonderlijke pijp aanlegt. Hierbij wordt tevens een gescheiden aan- en afvoer gerealiseerd, hetgeen voor zoetwater en ecologie robuuster en efficiënter is, waarbij eenzelfde niveau van wateraanvoer als op Voorne-Putten wordt gerealiseerd.

Planning
2013: Principebesluit
2014: Ondertekening uitvoeringsovereenkomst
2015: Afronding aanbestedingsprocedure
2018: Effectuering van het Kierbesluit

Financiën Voor de nieuwe start van dit project is in totaal ca. € 71 mln rijksbijdrage gereserveerd. Het waterschap Hollandse Delta is bereid om € 1,2 mln bij te dragen aan uitvoering van maatregelen op Voorne-Putten. Voor de maatregelen op Goeree-Overflakkee zijn het waterschap en Evides Waterbedrijf bereid om resp. € 1,58 mln en € 1,5 mln bij te dragen.

Politiek/bestuurlijk De gemeente Goeree-Overflakkee en de provincie Zuid-Holland werken vóór oktober 2013 de samenhang met de door de regio (gemeente, de provincie Natuurmonumenten en het Wereld Natuurfonds) geambieerde gebiedsontwikkeling concreet uit. Vanwege internationale verhoudingen mag de gebiedsontwikkeling effectuering van het Kierbesluit, dat 'leidend' is, niet vertragen.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Overheveling van € 41,4 mln van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project.

Dit is een gecomprimeerde versie van het MIRT Projectenboek 2014.
De volledige versie met alle kaarten en projectbladen, alsmede links naar actuele informatie kunt u downloaden als app voor zowel iPad als Android.

Zoek op MIRT Projectenboek in de App-Store of Google Playstore. U kunt door het hele projectenboek bladeren, een pagina doormailen en/of zoeken op bepaalde gebieden en projecten.

Dit alles kunt u ook vinden op de website: http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl


600 m
Breda
Breda 7000-7800

Brabant | 5

Visie

Het MIRT-gebied Brabant omvat de provincie Noord-Brabant en heeft een sterke logistieke positie dankzij de centrale ligging ten opzichte van omliggende stedelijke netwerken (mainports Schiphol, Rotterdam, de Vlaamse Ruit (haven van Antwerpen) en het Ruhrgebied). Brabant huisvest daarnaast een combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie met bedrijven als ASML, Philips, NXP, Paccar/DAF en VDL en een sterke industriële structuur van midden- en kleinbedrijf. Daardoor is deze regio en in het bijzonder de regio rond Eindhoven, als kerngebied van Brainport Zuidoost-Nederland, een belangrijke motor voor de Nederlandse kenniseconomie én één van de meest innovatieve regio's in de EU. Brabant wil zich verder ontwikkelen als duurzame, op Europees niveau concurrerende kennisregio, met een diversiteit aan florerende economische clusters. Daarbij staan met name de ontwikkelingskansen van de topsectoren High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences &Health, Chemie en Creatieve Industrie centraal.

Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland heeft Brabant een aantrekkelijk vestigings- en leefmilieu. Tegelijkertijd is deze kracht een zwakte, omdat de Brabantse steden op Europese schaal een beperkte agglomeratiekracht kennen. Daarom wordt ingezet op het versterken van het stedelijk netwerk door het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en het verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met omliggende stedelijke regio's.

Hoofdopgaven

Kenniseconomie

In Brabant is het versterken van de economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat een belangrijk thema. In het zuidoosten van Brabant gaat het om de kennisintensieve bedrijvigheid: de ontwikkeling van Brainport Zuidoost-Nederland met een hecht netwerk van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. In West- en Midden-Brabant gaat het om de ontwikkeling van de Maintenance Valley: een ruimtelijke concentratie van bedrijven die gespecialiseerd zijn in het vakkundig onderhoud bij kapitaalintensieve productie- en maakbedrijven.

Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van Brabant zijn goede verbindingen met name met de Randstad en het buitenland nodig. De verbindingen door Brabant naar het achterland zijn van belang voor de Mainport Rotterdam, de Brainport Zuidoost-Nederland en de Greenport Venlo. Daarbij hoort de ontwikkeling van een adequaat logistiek netwerk met sterke intermodale verbindingen. Het Rijk zet in op het handhaven, verbeteren of realiseren van de bereikbaarheid via weg (o.a. op de A58 en A67 als achterlandverbinding van de Mainport Rotterdam), water (Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart), spoor (o.a. via verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik en Aken) en de lucht (o.a. via Eindhoven Airport). Daarnaast is ruimte nodig voor het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen. Voor de bereikbaarheidsopgave binnen Brabant zetten Rijk en regio in op het versterken van het stedelijk netwerk door de realisatie van een

duurzaam en robuust verkeer- en vervoersysteem in combinatie met de ontwikkeling van hoogstedelijke zones. Het verbinden van deze zones levert een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de agglomeratiekracht van het Brabants stedelijk netwerk.

Quality of life en vestigingsklimaat

Het vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers vraagt om gevarieerde woonmilieus, concurrerende werklocaties en een aantrekkelijk landschap. Daarbij gaat de aandacht uit naar de ontwikkeling van dynamische steden (hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten) en vitale dorpen.

Duurzaamheid en energie

In het westelijk deel van Brabant ligt een opgave voor het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV). Daarnaast liggen er in dit gebied goede kansen voor duurzame energievoorziening (en energietransitie). Ook vervoer van energie(producten) via buisleidingen is van belang.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de gebiedsagenda Brabant zijn twee stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, te weten Brainport Zuidoost-Nederland/Brainport Eindhoven en Maintenance Valley in West-/Midden-Brabant.

Brainport Zuidoost-Nederland/Brainport Eindhoven

Brainport Eindhoven is de spil van de Brainport Zuidoost-Nederland. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter)nationale bereikbaarheid, maar ook om quality of life. Deze integrale opgaven worden in lijn met de Brainport 2020 agenda opgepakt, in het kader van de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het Aldersadvies, de Brainport Avenue aan de westzijde van Eindhoven en de afspraken over Brainport-Oost aan de oostelijke zijde.
In 2013 is voor Brainport Avenue een MIRT Onderzoek gestart. Doel is informatie te verzamelen voor de op te stellen gebiedsvisie Brainport Avenue 2020-2040. Het onderzoek bestaat uit een inventarisatie van ruimtelijk-economische ontwikkelingen en een trendstudie inclusief analyse van het vestigingsklimaat.

Daarnaast worden de mogelijkheden verkend van internationale spoorverbindingen naar Düsseldorf, Aken en Luik. Het centrum van Eindhoven staat voor de uitdaging meer stedelijke allure te ontwikkelen, tegen de achtergrond van een ingrijpende binnenstedelijke herstructureringsopgave. In de lopende actualisatie van de gebiedsagenda Brabant zal de inzet van Rijk en regionale partners, in afstemming met het bedrijfsleven voor de integrale opgave voor de Brainport Eindhoven, nader worden uitgewerkt.

MaintenanceValley in West-/Midden-Brabant

In Maintenance Valley zijn de topsectoren Chemie, Life Sciences & Health en High Techsystemen en Materialen gevestigd. Maintenance Valley staat vooral voor verscheidene ontwikkelingen in het onderhoud bij kapitaalintensieve productie- en maakbedrijven, waaronder vliegtuigonderhoud. Deze hebben als doel de Nederlandse positie in de internationale MRO-wereld (onderhoud, reparatie en revisie) te versterken. In 2013 is de regio gestart met een onderzoek naar de ruimtelijke en andere opgaven voor Maintenance Valley, evenals de rol voor Rijk en regionale partners bij die opgaven. Voor het verder uitbouwen van de logistieke functie gaat met name aandacht uit naar de koppeling met het multimodale netwerk van de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen met de potentie van gecombineerde zee-/binnenhaven Moerdijk als knooppunt naar het achterland. De inzet van Rijk en regionale partners voor Maintenance Valley wordt nader uitgewerkt en ingevuld in de actualisatie van de gebiedsagenda Brabant.

Overige gebiedsopgaven

De provincie Noord-Brabant is met de grote steden verantwoordelijk voor het waarborgen van het internationale vestigingsklimaat Brabant-breed. Zij doet dit onder meer door de BrabantStad samenwerking. Samen zijn zij verantwoordelijk voor de regie op de ruimtelijke ordening en meer specifieke opgaven (verstedelijking, landschap etc.). Daarnaast zijn zij verantwoordelijk voor een goede regionale bereikbaarheid.

West-Brabant

In West-Brabant is de opgave om de economische groei, de krimpende bevolking, de landschappelijke kwaliteit en de ingrepen in het kader van de energietransitie en klimaatverandering integraal aan te pakken. Naar aanleiding van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT VAR) zijn afspraken gemaakt over de Logistieke Delta, ruimtelijke reserveringen voor multimodale ontsluitingen, de zoetwatervoorziening en energieopwekking. Hiernaast speelt een ruimtelijke wateropgave in het kader van Zuidwestelijke Delta (zie Zuidwestelijke Delta, p. 137) en zijn er mogelijkheden voor duurzame energie.

Midden-Brabant

Midden-Brabant ontleent haar economische kracht aan sociale innovatie en een gevarieerd economisch portfolio. Sociale innovatie is het slimmer en op een creatieve, nieuwe manier toepassen en combineren van bestaande producten en diensten door onderwijsinstellingen, overheid en bedrijfsleven. In Midden-Brabant vindt toepassing hiervan met name plaats in leisure, logistiek, health/care en vliegtuigonderhoud (zie Maintenance Valley). De integrale gebiedsopgave is gericht op het versterken van het verblijfs- en vestigingsklimaat in deze regio. Centraal staat de versterking van het landschappelijk netwerk, in combinatie met het faciliteren van de ruimtelijk-economische dynamiek langs bestaande assen, zoals spoorzones, A58, A59 en de N261. Kansen

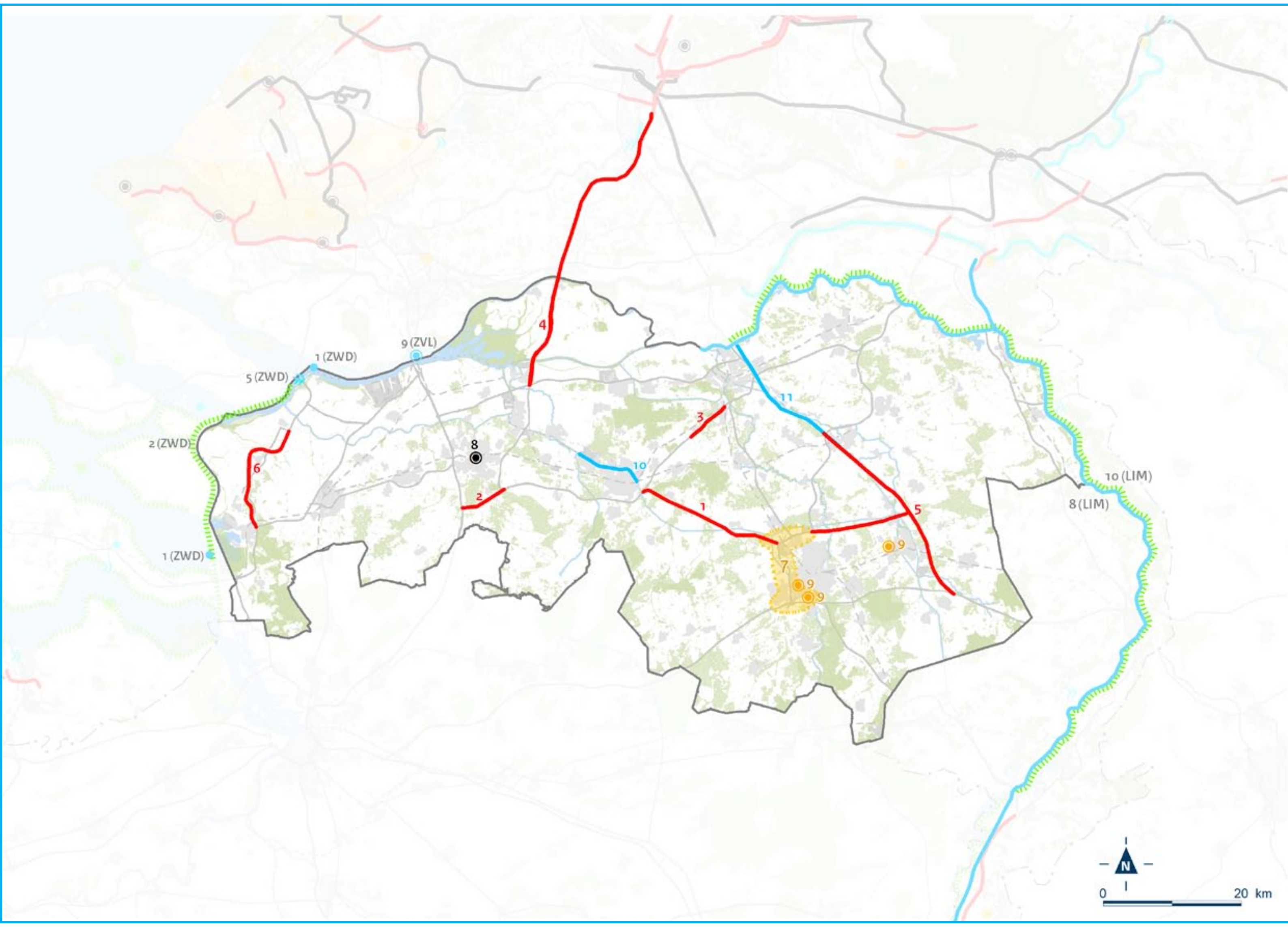
doen zich voor in het slim schakelen tussen verschillende modaliteiten (weg, water, spoor).

Noordoost-Brabant

Noordoost-Brabant is een vitale landelijke regio en het agrofoodcomplex speelt binnen het internationale speelveld een belangrijke rol. De ontwikkelingen in de landbouw vragen om een vernieuwd agrarisch landschap. De opgave daarbij is om de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de regio te borgen en tevens na te denken over nieuwe, intelligente (agro)logistieke en ruimtelijke concepten. Daarnaast is hier sprake van een integrale wateropgave rond de Maas.

MIRT Onderzoek

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Brainport Avenue	Voor versterking van de internationale concurrentiepositie van Brainport Eindhoven op de lange termijn wordt, op basis van brede analyse van het vestigingsklimaat en meerdere ruimtelijk-economische ontwikkelperspectieven, een gebiedsvisie Brainport Avenue 2020-2040 opgesteld, incl. een voorkeursalternatief voor de OV-bereikbaarheid van Eindhoven Airport. Parallel wordt gewerkt aan quick wins op de korte termijn.	2014 Beoordeling en selectie/uitwerking één ontwikkelperspectief. Besluitvorming BO MIRT november 2014 2015 Mogelijk vervolgtraject	IenM, EZ, provincie Noord-Brabant, SRE, gemeente Eindhoven, bedrijfsleven, Eindhoven Airport



Legenda

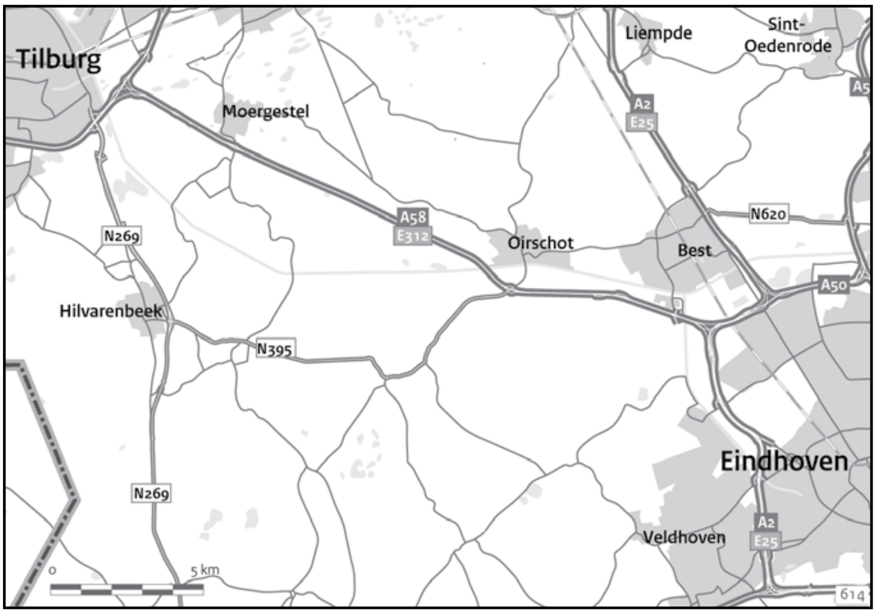
- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Sluis
- Ligplaats
- Integrale / multimodale ontwikkelingen

* (LIM)
* (ZVL)
*(ZWD)

Regio-overschrijdende projecten;
zie kaart betreffende regio

A58 Eindhoven-Tilburg

Gebied Brabant
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen tot de Ring Eindhoven en verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost Nederland-Ruhrgebied. Tussen Eindhoven en Tilburg is sprake van toenemende filevorming. Uit de NMCA (mei 2011) blijkt dat in het hoge groeiscenario (GE) in 2028 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt kan ontstaan. Een ernstige belemmering in de nabije toekomst voor de bereikbaarheid én de economische aantrekkingskracht van de regio.

In de verkenning worden verschillende alternatieven voor het aanpakken van het knelpunt tussen Eindhoven en Tilburg uitgewerkt en beoordeeld. Omdat het specifiek een knelpunt betreft op het hoofdwegennet volstaat een sectorale aanpak. De verkenning heeft als afbakening het deel van de A58 tussen knooppunt de Baars en het knooppunt Batadorp.
Innovatie vormt nadrukkelijk een onderdeel van dit project. Bij de A58 heeft het bedrijfsleven (verenigd in Stichting Zuidnet 58) het initiatief genomen de snelweg zo snel mogelijk aan te pakken. Door een innovatieve benadering van het project worden de kosten van aanleg en beheer laag gehouden zodat er geld overblijft om de weg eerder te verbreden. De innovaties betreffen het hele Brabantse deel van de A58, waaronder de lopende verkenning A58 St. Annabosch-Galder.

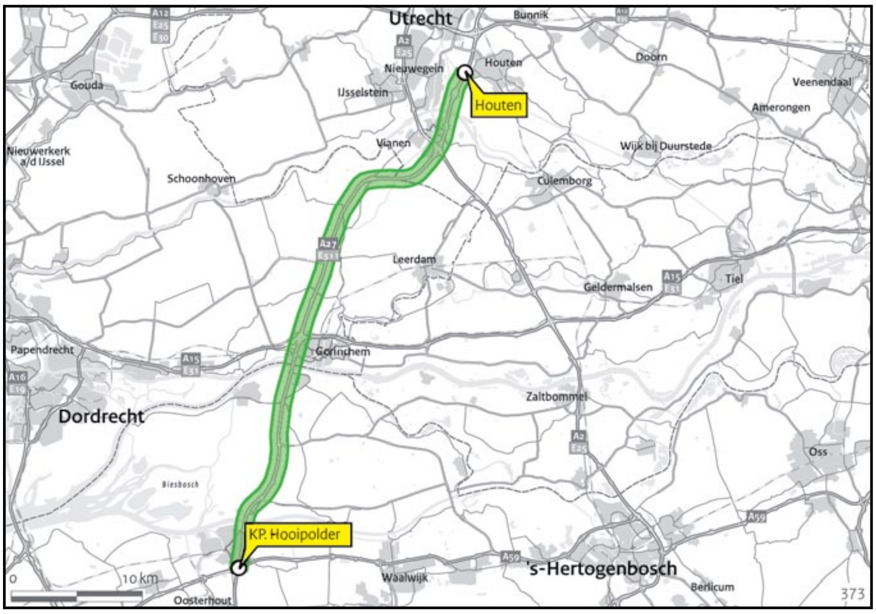
Planning Dit project doorloopt de verkorte procedure met als stappen de startbeslissing (mei 2013), het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit. De resultaten van de verkenning en de besluitvorming over mogelijke voorfinanciering door de provincie vormen het uitgangspunt voor het opstellen van het ontwerp-tracébesluit en de marktbenadering.

Betrokkenen IenM in samenwerking met de provincie en het bedrijfsleven. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk in de periode 2021-2023 een voorlopig budget reserveert voor twee deeltrajecten van de A58: St. Annabosch-Galder en Eindhoven-Tilburg; voor Eindhoven-Tilburg is € 317 mln gereserveerd door het Rijk. De regio en het bedrijfsleven hebben de wens het knelpunt versneld op te lossen. Provinciale Staten van Brabant hebben in september 2012 ingestemd met het dekken van de kosten en dragen van de risico's van de voorfinanciering van dit project. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de rijksmiddelen vanaf 2023 beschikbaar zijn.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 38 en 47 uit de File Top 50.

A27 Houten-Hooipolder

Gebied Brabant
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobiliteit toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geformuleerde streefwaarden.

Oplossing Op basis van de startnotitie zijn in de eerste fase MER vier verbredingsalternatieven onderzocht:
- 2x3 rijstroken met regionale verbindingen
- deels 2x3, deels 2x4 rijstroken
- deels 2x3, deels 4x2 rijstroken
- een Hogesnelweg.

Gezien het beperkte budget is er de noodzaak uit te gaan van een versoberde alternatief, met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. Binnen dit alternatief wordt prioriteit gegeven aan de deeltrajecten Houten-Everdingen en Scheiwijk-Werkendam. Daarnaast wordt bekeken op welke wijze binnen het budget invulling kan worden gegeven aan de verbetering van de doorstroming van knooppunt Hooipolder. Een deel van het traject, Lunetten-Houten, is overgedragen aan het project Ring Utrecht.

Planning
Tracébesluit: 2017
Start realisatie: 2019
Openstelling: 2023-2025

Financiën
Taakstellend budget: € 721 mln. Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 30 mln.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 is vastgelegd dat de regio niet bereid is tot cofinanciering.
Het budget dat niet nodig is voor de prioritaire delen of voor risicoreservering, wordt ingezet voor de overige delen, met prioriteit voor knooppunt Hooipolder.
De gemeente Gorinchem heeft een wens voor ontsluiting van bedrijventerrein Gorinchem-Noord.

Uitvoering Er wordt onderzocht op welke wijze marktpartijen kunnen worden betrokken.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9, 39, 48 en 50 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•	•	
Planning		•			•	•
Financiën					•	•
Pol./Best.				•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2010: gezien de complexiteit van het project is gekozen om te starten met een trechteringstraject en zo te komen tot één gedragen voorkeursalternatief. Dit is in lijn met de adviezen van commissie Elverding. Het tracébesluit vertraagt hierdoor. De start van de realisatie en de oplevering blijven ongewijzigd.

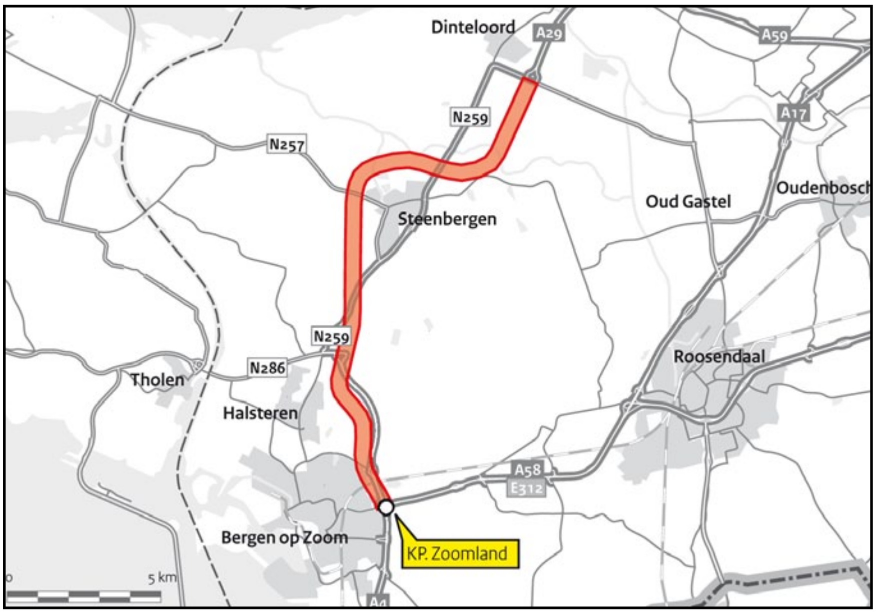
2012: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 zijn nadere afspraken gemaakt.

2013: het taakstellend budget voor dit project is vastgelegd. Besloten is uit te gaan van een versoberd alternatief E met een zo groot mogelijk oplossend vermogen.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat het project is getemporiseerd waarop de planning is herijkt. Vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten-Hooipolder aan de Ring Utrecht is € 15 mln op het budget in mindering gebracht.

A4 Dinteloord-Bergen op Zoom

Gebied Brabant
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Tussen Dinteloord en Bergen op Zoom ontbreekt een schakel in de A4. De huidige verbinding, de N259, die door en langs een aantal woonkernen loopt, is onvoldoende ingericht om het groeiende verkeer op termijn goed te kunnen afwikkelen. Bovendien wordt door het ontbreken van een schakel in de A4 de A16 zwaarder belast dan nodig en gewenst is.

Oplossing In 1998 is een Tracébesluit vastgesteld dat uitgaat van een autosnelweg met 2x2 rijstroken tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. In 2001 heeft de Raad van State het tracé ten oosten van Steenbergen vernietigd. Hierdoor is de oplossing in 2 delen geknipt. De omlegging Halsteren is reeds uitgevoerd; het deeltracé Steenbergen heeft opnieuw de procedure doorlopen. In maart 2007 (TK 28196, nr 2) is in het standpunt gekozen voor een westelijke omlegging, in principe met een brug voor de Steenbergsche haven. Aangezien uit de marktbenadering echter is gebleken dat een aquaduct binnen het budget (inclusief een bijdrage van € 5 mln van de gemeente Steenbergen) mogelijk is, is de keuze voor een aquaduct gemaakt.

Planning
Tracébesluit: 2011
Start realisatie: 2011
Openstelling Steenbergen: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 275 mln (incl. bijdrage van € 63 mln van derden, provincies Noord-Brabant en Zeeland en gemeenten Bergen op Zoom en Steenbergen).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: de motie Mastwijk (TK 30300 A, nr 9) om met een financieringsplan te komen is uitgevoerd. Rijk en regio hebben in 2005 een overeenkomst gesloten over de financiering.
Door een aanbestedingsoverschot en een extra bijdrage van Steenbergen van € 5 mln is het mogelijk geworden een aquaduct voor de Steenbergse haven te realiseren.
De regio heeft ermee ingestemd dat de start van de uitvoering verschuift naar medio 2011.

Uitvoering Medio 2008 is de markt benaderd middels een aanbesteding met een concurrentiegerichte dialoog. De gunning voor de uitvoering heeft in augustus 2009 plaats gevonden. In mei 2010 is de uitvoering op onderdelen gestart. In 2012 is het tracébesluit onherroepelijk geworden.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 40 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen			●			
MIRT fase				●		
Opgave						
Oplossing		●				
Planning	●	●		●		
Financiën	●	●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: zomer 2008 zijn afspraken gemaakt met de regio over aanvullende financiering. De regio draagt € 15 mln extra bij en het Rijk € 60 mln (excl. BLD-bijdrage). De regio heeft ingestemd met latere uitvoering dan 2010. Door financiële tekorten is de aanbestedingsprocedure tijdelijk opgeschort.

2010: budget is overgeheveld van Omlegging Halsteren naar A4 Steenbergen -Bergen op Zoom (€ 14 mln). Ten behoeve van de keuze voor een aquaduct is de bijdrage van derden met € 5 mln verhoogd.

2011: het OTB is in maart 2010 vastgesteld.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het TB is in februari 2011 vastgesteld. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 48 mln).

Dit is een gecomprimeerde versie van het MIRT Projectenboek 2014.
De volledige versie met alle kaarten en projectbladen, alsmede links naar actuele informatie kunt u downloaden als app voor zowel iPad als Android.

Zoek op MIRT Projectenboek in de App-Store of Google Playstore. U kunt door het hele projectenboek bladeren, een pagina doormailen en/of zoeken op bepaalde gebieden en projecten.

Dit alles kunt u ook vinden op de website:
http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl



Limburg | 6

Visie
Hoofdopgaven
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
Overige gebiedsopgaven
Kaarten
Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Limburg omvat de provincie Limburg, die ligt tussen stedelijke agglomeraties als de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. De provincie grenst voor het overgrote deel aan onze buurlanden en heeft meerdere topsectoren (Chemie, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, Life Sciences & Health, Agro & Food, Logistiek en Energie) en maakt deel uit van de Brainport Zuidoost-Nederland en de toptechnologische regio Eindhoven-Leuven-Aachen triangle (ELAt). De provincie heeft een hoge recreatieve aantrekkingskracht. Het langetermijnperspectief voor Limburg is behoud en versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven, waarbij de kwaliteit van wonen en leven, het menselijk kapitaal, een sterk en duurzaam economisch profiel en goede verbindingen de vier kernambities vormen. Limburg wil de economische sectoren verder versterken, in aansluiting op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het topsectoren-beleid en de Visie Brainport 2020.

Een samenwerkingsvorm tussen overheden, onderwijs en markt-partijen die kiest voor een integrale benadering, is in Limburg het kompas. Dit is ook een benadering die past in de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdopgaven

De ambitie van Limburg is de geografische ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en het Duitse achterland meer te benutten (m.n. Venlo en Maasroute), zodat de toegevoegde waarde voor het grootschalige (inter)nationale goederenvervoer verder kan toenemen. De opgave is ook om een betere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, kennis, cultuur, natuur en landschap en (multimodale) infrastructuur tot stand te brengen. De grens vormt letterlijk nog wel een barrière door de grote verschillen op sociaal en fiscaal gebied.

Internationale bereikbaarheid

De internationale bereikbaarheid van de toptechnologische regio en de corridor tussen mainports, brainport en Duitsland is, naast het behoud en ontwikkeling van de synchromodaliteit voor het goederenvervoer, cruciaal. De A67 en de A2/A76 zijn logistieke assen van de mainports tot Eindhoven/Venlo en van Amsterdam tot Maastricht en zijn van nationaal en internationaal belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Brainport Zuidoost-Nederland en greenport Venlo. Voor verbetering van grensoverschrijdend spoorvervoer zet het Rijk primair in op het handhaven, verbeteren of realiseren van (intercity)verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik en Aken.

Daarnaast resulteren de modernisering van de Maasroute en de uitbreiding van de capaciteit van de sluis bij Ternaaien in een betere



doorstroom van goederenvervoer over de Maas naar en vanuit België, waarmee de functie van de Maas als internationale corridor wordt versterkt.

Demografische omslag: slim inspelen op bevolkingsdaling

De daling van het aantal inwoners speelt al in Zuid-Limburg en gaat zich op termijn ook voordoen in Noord- en Midden-Limburg. Daarnaast speelt ook de vergrijzing van de bevolking. De verandering van de bevolkingssamenstelling heeft ingrijpende gevolgen voor woningbouw, arbeidsmarkt en lokale voorzieningen en daarmee mogelijk voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Deze demografische ontwikkeling leidt tot een integrale opgave, waarin het sociale, fysieke en economische domein verweven zijn. De uitdaging is om op regionaal niveau te zorgen voor toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig onderwijs, een vitale economie, een goed werkende woningmarkt en zorg op maat, vanuit de kracht die in Limburg aanwezig is. De veranderende bevolkingsopbouw biedt mogelijkheden voor de 'silver economy' (zorg en wellness) en is tegelijkertijd een uitdaging voor de verdere economische ontwikkeling van Limburg.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de gebiedsagenda Limburg zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. In de SVIR zijn opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt, zoals hieronder is beschreven. Dit zal een doorwerking krijgen in de actualisatie van de gebiedsagenda.

Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van honderd kilometer ruim dertig miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier één van de grootste tuinbouwgebieden van Europa. Hier bevindt zich onder de noemer greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de logistiek, agrofoodsector en tuinbouw. Dit is bovendien een van de belangrijkste logistieke knooppunten van Nederland door de multimodale overslagfaciliteiten en ligging aan (inter)nationale transportroutes over weg, water en spoor. Versterking van de ruimtelijk economische structuur voor de aanwezige topsectoren biedt hier een grote ontwikkelingskans.

Zuid-Limburg

Zuid-Limburg is een stedelijke regio met vier belangrijke sectoren: chemie, life sciences (medisch), energie en logistiek. Brandpunt vormt de campus ontwikkeling rondom Chemelot in Sittard-Geleen en het medisch cluster in Maastricht, met verbindingen naar Brainport Eindhoven en Parkstad (o.a. Heerlen en Kerkrade). Het inzetten op de economische potenties van Limburg vergt onder meer een internationaal georiënteerd kennisklimaat, met een voldoende omvangrijk en gekwalificeerd arbeidspotentieel en een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. Daarmee worden tevens de krimpproblemen aangepakt.

Overige gebiedsopgaven

Waterveiligheid Maasvallei / Ooijen-Wanssum / Gebiedsontwikkeling Maasplassen

De opgave is om de hoogwaterbescherming in de Maasvallei op orde te brengen en te houden. Dit wordt aangepakt in drie trajecten:

1. Het afronden van het project Maaswerken: het realiseren van de al geplande rivierverruiming en de prioritaire kademaatregelen.
2. De aanvullende werkzaamheden om het overeengekomen beschermingsniveau van 1/250 per jaar in het Maasdal te bereiken.
3. De langetermijnopgave voor het Maasdal. Deze wordt uitgewerkt in het Deltaprogramma. Rijk en regio willen de problematiek integraal benaderen. In 2014 zal dit uitmonden in een advies aan het kabinet.

De binnenhaven van Wanssum (behorende bij de gemeente Venray) voor zowel container- als bulkoverslag zal worden uitgebreid, waardoor de logistieke hotspot Venlo/Venray aanzienlijk wordt versterkt.

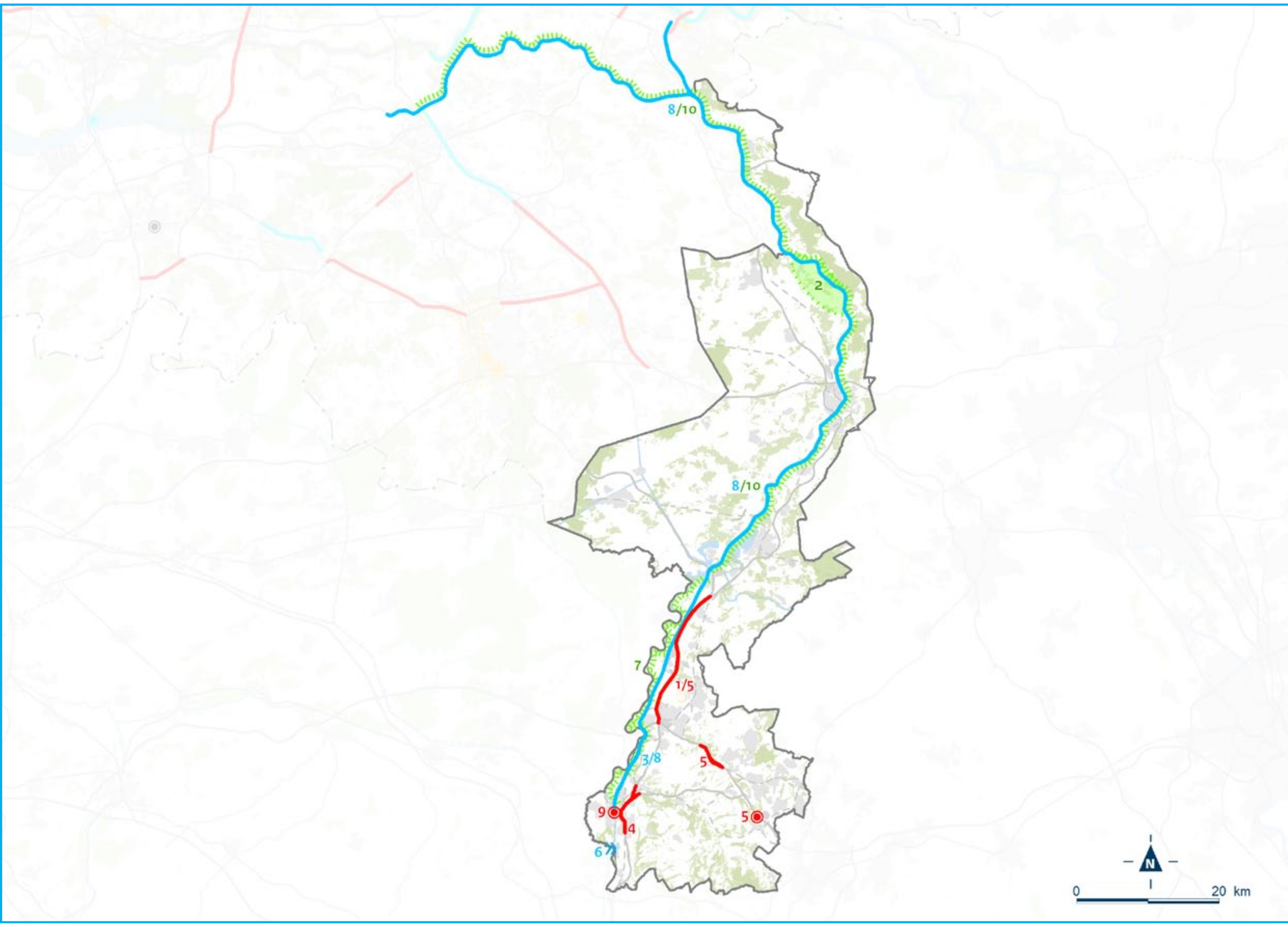
Het gebiedsontwikkelingsproject Ooijen-Wanssum realiseert de 1/250 per jaar opgave in het plangebied en draagt bij aan de langetermijnopgave in het Maasdal. De gebiedsontwikkeling Maasplassen in samenhang met de N280 verkeert in de startfase.

Doorontwikkelen en vermarkten van duurzame ontwikkeling / Cradle-to-Cradle

Het besef groeit dat de economische groei zoals die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden, tegen de beperkingen van milieu en ruimte aanloopt. De transitie naar duurzame economische groei krijgt steeds meer vorm. Limburg wil koploper zijn in deze transitie, in de vorm van innovatieve duurzaamheidsconcepten als cradle-to-cradle (C2C) of 'slimme kringlopen'. Het gaat hierbij om de transitie van de maakindustrie, die ook toepasbaar is bij gebiedsontwikkeling en zelfs positief kan uitwerken op de bereikbaarheid. Een principe als 'local-for-local' komt neer op een grotere zelfvoorzienendheid van een gebied, hetgeen leidt tot afname van transport en dus tot meer ruimte op de wegen, waardoor minder congestie optreedt en de bereikbaarheid toeneemt. Het is een vorm van Beter Benutten, maar dan voor de langere termijn.



Projecten Limburg | 6

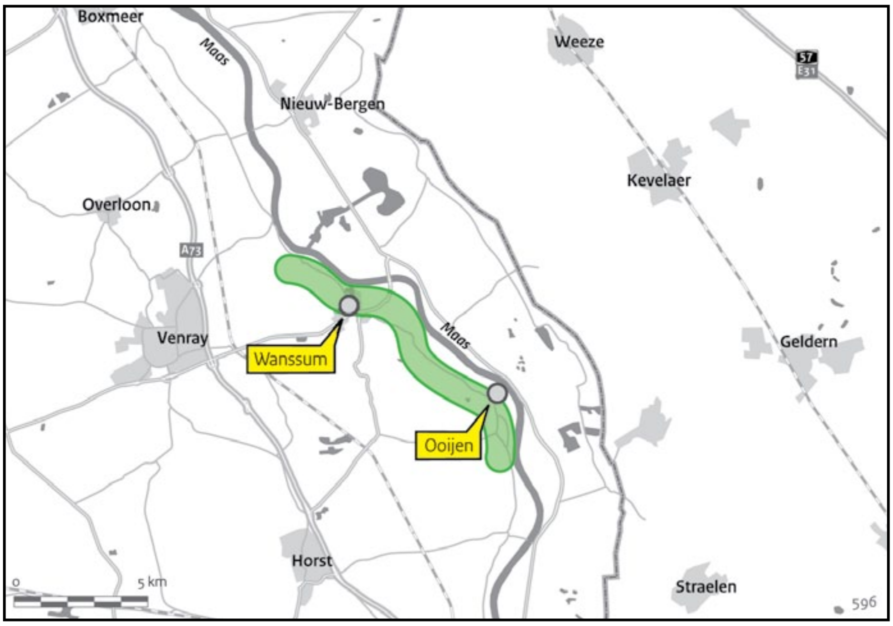


Legenda

- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Sluis
- Integrale / multimodale ontwikkelingen
- Waterbeheer / natte natuur

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Gebied Limburg
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen wordt gecombineerd. Het project draagt bij aan de korte en lange termijn waterveiligheidsdoelstelling van het noordelijke Maasdal. In combinatie daarmee wordt een rondweg aangelegd en EHS-natuur ontwikkeld. De provincie Limburg is de trekker van dit project. De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

- *Hoogwaterbescherming* (1/250ste) door aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen.
- *Duurzame waterstanddaling* Het bieden van voldoende ruimte voor de Maas voor (toekomstige) hoogwaters en daarmee het leveren van een substantiële waterstanddaling (ten minste 35 cm).
- *Aaneengesloten waterrijk landschap* Vorming van een groot, aaneengesloten, waterrijk landschap in de Oude Maasarm en langs de Maas waar rivierverruiming, natuurontwikkeling en recreatie hand in hand gaan.
- *Economische ontwikkeling en leefbaarheid* Economische ontwikkelingen toestaan op plaatsen waar de Waterwet door concrete rivierkundige maatregelen overbodig wordt of waar de baten van sectorale regelgeving niet in verhouding zijn met de (maatschappelijke) kosten.

Oplossing Om te voorkomen dat de Maas tussen de dorpen Ooijen en Wanssum in Noord Limburg opstuwt tijdens hoogwater wordt een tien kilometer lange oude Maasarm gereactiveerd, worden kaden verwijderd en twee nevengeulen gegraven. Dijken worden aangelegd en verbeterd om de bescherming van 1/250ste per jaar te realiseren. Tegelijkertijd wordt een nieuwe rondweg om Wanssum aangelegd en geïnvesteerd in de haven van Wanssum.

Planning De verkenning is medio 2012 afgerond. De voorkeursbeslissing is in november 2012 genomen. De projectbeslissing is voorzien in 2016.

Financiën Het gehele project is geraamd op € 210 mln (prijspeil 2011) waarvan € 75 mln door de provincie wordt betaald. De rijksbijdrage (prijspeil 2013) bedraagt maximaal € 139 mln (incl. € 10 mln vanuit Maaswerken). Daarvan is € 8,3 mln overgeheveld naar de provincie Limburg als bijdrage in de proceskosten.

Politiek/bestuurlijk Naast het Rijk zijn het Waterschap Peel en Maasvallei, de gemeenten Horst aan de Maas en Venray en de provincie Limburg betrokken. In 2012 is een bestuursakkoord tussen Rijk en regio gesloten over de verdere planuitwerking.

Uitvoering De provincie Limburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. Planuitwerking verloopt via het instrument van het Provinciaal Inpassingsplan.

Projecthistorie

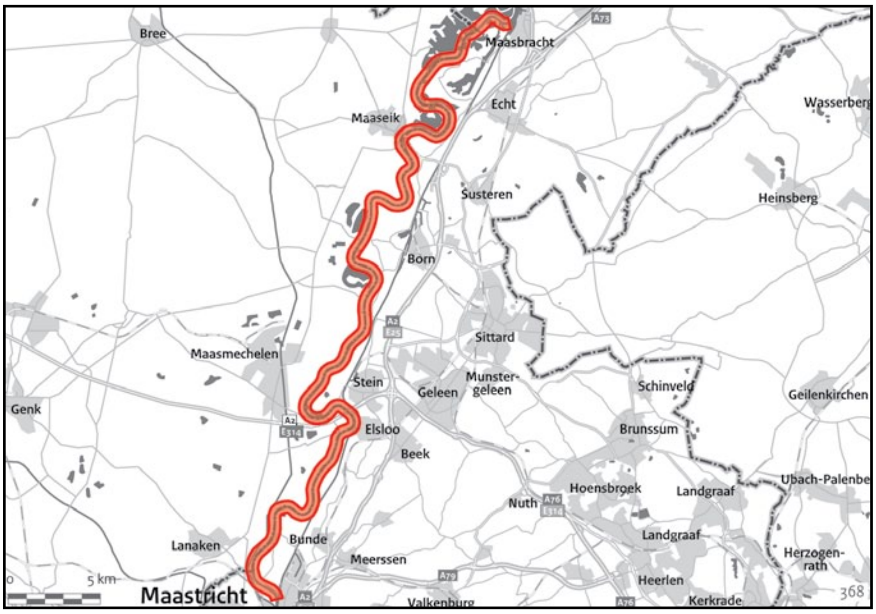
	’09	’10	’11	’12	’13	’14
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Voor de rijksbijdrage in de proceskosten is € 8,3 mln overgeheveld naar de provincie.

Grensmaas

Gebied Limburg
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het Grensmaasproject, dat al in 1992 was gestart onder het motto 'Groen voor Grind, een mooie ruil', kreeg hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming erbij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Oplossing Reductie van de wateroverlast in de gebieden achter de kaden tot een beschermingsniveau van 1:250, via verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen, waardoor tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning plaatsvinden.

Planning
Projectbesluit: 2003
Start realisatie: 2005
Oplevering:
2017 hoogwaterbescherming (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)
2018 natuur
2024 grindwinning en oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 151 mln (inclusief € 40 mln voortkomend uit de Leningovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/Bestuurlijk). Nog te ontvangen bijdragen van derden: € 7 mln (convenantpartner EZ). Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: eindplan Grensmaas is december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalig Verkeer en Waterstaat, LNV en provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas dat op basis daarvan een concept uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. In 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 is dit POL onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken. Begin 2012 is tussen betrokken partijen de Nadere overeenkomst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln) en daarnaast de Leningovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt waarmee de voortzetting van het Grensmaasproject is veilig gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas (te behalen in 2017) overeind kan blijven.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•		•	
Financiën			•	•	•	
Pol./Best.					•	•

Toelichting op de wijzigingen

2011: binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas, in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. Daarnaast is de bijdrage van de provincie Limburg ontvangen. De gevoerde discussie rondom de sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn.

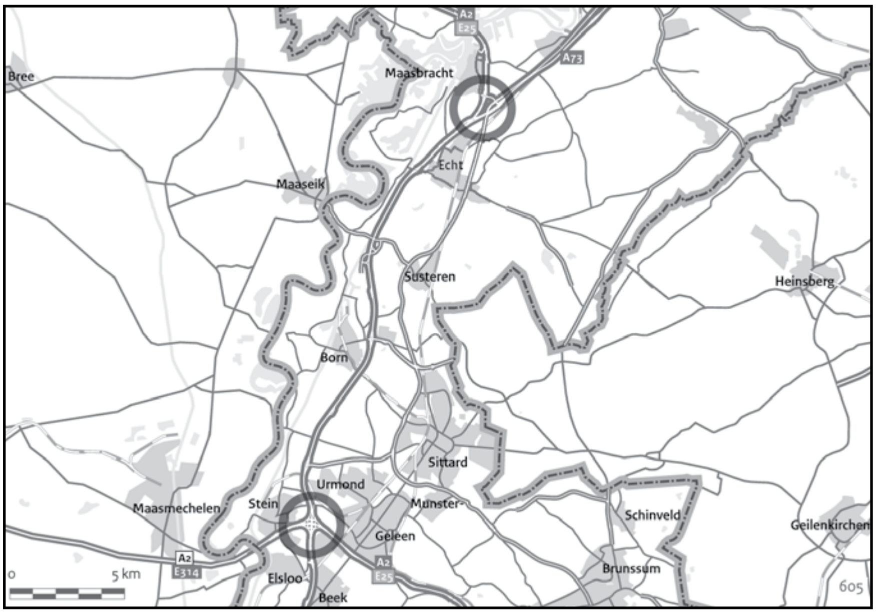
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 84 mln).

2013: er zijn wijzigingen die voortvloeien uit de gesloten Nadere overeenkomst Grensmaas. Het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. Basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln verhoogd.

2014: begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 ha naar 1208 ha, als uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

A2 't Vonderen-Kerensheide

Gebied Limburg
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave Op het in Midden-Limburg gelegen tracé van de A2 zijn tussen de knooppunten 't Vonderen en Kerensheide (tussen de A73 en A76) spitsstroken geopend en is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de enige corridor op snelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt en is daarmee een kwetsbaar tracé. Om de robuustheid, (reis)betrouwbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van het tracé te verbeteren wordt een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald.

In de bestuursovereenkomst van 10 september 2012 is vastgelegd dat er over een traject van 20 kilometer een structurele verbreding wordt gerealiseerd door de weg met spitsstroken op te waarderen tot een weg met 2 x 3 rijstroken met daarnaast vluchtstroken.

Planning Dit project doorloopt de verkorte tracéwetprocedure met als stappen de startbeslissing (besluit minister: 16 mei 2013), het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit.

Betrokkenen De gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen en Stein, zowel bestuurders als de bewoners zijn en worden betrokken bij de uitwerking van de oplossing. In de bestuurs-overeenkomst van 10 september 2012 is afgesproken dat het Rijk € 215 mln (prijspeil 2012) reserveert voor de opwaardering naar 3 volwaardige rijstroken. De provincie Limburg draagt in 2020 een bedrag van € 35 mln bij. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de rijksbijdrage beschikbaar is vanaf 2022.

Dit is een gecomprimeerde versie van het
MIRT Projectenboek 2014.
De volledige versie met alle kaarten en projectbladen, alsmede links naar actuele informatie kunt u downloaden als app voor zowel iPad als Android.

Zoek op MIRT Projectenboek in de App-Store of Google Playstore. U kunt door het hele projectenboek bladeren, een pagina doormailen en/of zoeken op bepaalde gebieden en projecten.

Dit alles kunt u ook vinden op de website:
http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl



Oost-Nederland | 7

Visie

Het MIRT-gebied Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel. Centrale ambitie voor Oost-Nederland is het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie, in balans met de kwaliteit van de leefomgeving. In het gebied liggen de achterlandverbindingen (weg, water, spoor) tussen de Randstad en Duitsland (Rijn-Ruhrgebied en Berlijn) en Noord- en Oost-Europa. Kennis en innovatie en een brede economische basis is de kracht. Conform de SVIR manifesteren zich met name de volgende vier economische concentraties in Oost-Nederland: Food Valley in en rond Wageningen (topsector Agro & Food), Health Valley in en rond Nijmegen (Life Sciences & Health), modecluster in Arnhem (Creatieve Industrie) en nanotechnologie in Twente (High Tech Systemen en Materialen). Naast deze topsectoren zijn er mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) en energie- en milieutechnologie.

De rivieren Waal, Rijn en IJssel zijn naast natuurlandschappen als de Veluwe en Salland kenmerkend voor Oost-Nederland en spelen een belangrijke rol in de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke kwaliteit. Tevens kennen de rivieren een belangrijke opgave voor de waterveiligheid.

Hoofdopgaven

Versterking van het vestiging- en productiemilieu in relatie tot de topsectoren

Voor de verdere ontwikkeling van de economische kracht van Oost-Nederland is versterking van het vestigingsklimaat van de economische kerngebieden belangrijk.
Bereikbaarheid, het bieden van een attractief woonmilieu, het versterken van de campusvorming van de universiteiten en een goed aanbod aan vestigingslocaties zijn belangrijke voorwaarden. Innovatie wordt gestimuleerd door samenwerking tussen kennisintensieve bedrijven en instellingen binnen en buiten Oost-Nederland en door het versterken van de 'gouden driehoek' (overheid, ondernemers en onderwijs). De demografische ontwikkelingen in Oost-Nederland vragen aandacht. Naar verwachting stabiliseert de bevolkingsgroei als geheel in 2030, terwijl de grotere steden, mede als gevolg van urbanisatie, blijven groeien. Als tegenbeweging zijn in de meer landelijke gebieden de gevolgen van krimp al merkbaar (bijv. Achterhoek). Dit heeft gevolgen voor de arbeids- en woningmarkt, het voorzieningenniveau en daarmee voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Ook vergt het extra aandacht voor de bereikbaarheid van de grootstedelijke agglomeraties. Oost-Nederland wil haar energieopwekking op een toekomstbestendige, duurzame en innovatieve wijze laten plaatsvinden, zodat zij minder afhankelijk is van fossiele brandstoffen.

Versterken en benutten van achterlandverbindingen

Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Door Oost-Nederland lopen drie



(internationale) Oost-West achterlandverbindingen over de weg (A1, A12 en A15), aangevuld met belangrijke verbindingen over water (Waal, IJssel, Twentekanalen) en spoor (ICE-verbinding Randstad-Duitsland, Berlijnlijn voor personen- en Betuweroute voor goederenvervoer). Noord-Zuid loopt er een verbindingszone tussen A1 en A12/A15 via A50. De achterlandverbindingen langs Waal, A15, Betuweroute, Twentekanalen, A1 en Berlijnlijn zijn hoofdcorridors van het TEN-T (Trans-European Transport Network). De hieraan gelegen binnenhavens van Nijmegen, Hengelo, Almelo en Deventer, zijn als Europese hoofd (core) binnenhavens aangemerkt. Bij de watercorridors dienen oplossingen zowel het scheepvaartbelang als de hoogwaterveiligheid te borgen. Als gevolg van menselijk ingrijpen en klimaatverandering ondervinden de Rijntakken namelijk steeds meer bodeminstabiliteit (erosie en aanzanding). Rijk en regio moeten samenwerken om ongewenste ingrepen te voorkomen en synergiemaatregelen te stimuleren.

Oost-Nederland heeft de ambitie om meer economisch rendement te halen uit de doorvoer van goederen van de mainports naar Duitsland, door op multimodale knooppunten meer activiteiten te genereren die toegevoegde waarde leveren. Voor de achterlandverbindingen is de totstandkoming van één logistiek systeem (spoor, vaarwegen en wegen) dat synchromodaliteit faciliteert, het uitgangspunt. De synergie tussen havens en andere multimodale knooppunten wordt versterkt, zodat de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via binnenvaart en spoor wordt opgevangen.

Het hoofdwegen- en het hoofdspoorwegennet heeft ook een regionale ontsluitende functie voor de stedelijke gebieden. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen, Twente, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen.
Oost-Nederland zet in op zowel het versterken en benutten van de achterlandverbindingen, alsmede op de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke gebieden in Oost- en Noord-Nederland, Randstad, Duitsland en Brabant.

Wateropgave

In Oost-Nederland spitst het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving zich toe op de waterveiligheid rond de grote rivieren en flexibilisering van het IJsselmeerpeil. Piekafvoer kan als gevolg van klimaatverandering toenemen en vaker optreden. Daarom werken Rijk en regio samen aan de waterveiligheid in het MIRT Onderzoek Deltaprogramma Rivieren. In 2014 adviseert de deltacommissaris het kabinet over mogelijke nieuwe normen voor waterveiligheid. Het streven is dat iedereen die in Nederland achter een dijk woont, kan rekenen op een basisveiligheidsniveau.
Aanvullend hierop wordt bezien of er extra maatregelen nodig zijn voor die gebieden waar nu een relatief grote kans is op grote economische schade en/of veel slachtoffers. Tenslotte zal aandacht worden besteed aan de gevolgen van een overstroming voor vitale en kwetsbare infrastructuur. Rijk en regio zoeken in het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren van het Deltaprogramma naar slimme oplossingen voor het borgen en – waar nodig – verder verbeteren van de waterveiligheid. Daarbij wordt naar (innovatieve) dijkversterking, rivierverruiming, afvoerverdeling en ruimtelijke aanpassingen achter de dijk en rampenbeheersing gekeken (meerlaagsveiligheid). Behalve de deltabeslissing over nieuwe veiligheidsnormen zijn ook de beslissingen die het kabinet in 2015

neemt over de zoetwatervoorziening, de Rijn-Maas monding, het IJsselmeer en Ruimtelijke adaptatie van belang.

In Oost-Nederland liggen belangrijke bundelingen van economische waarden in het gebied rond Arnhem-Nijmegen, Food Valley, Zwolle-Kampen en de Stedendriehoek. Bij de keuze van maatregelen die de waterveiligheid vergroten worden dan ook meerdere belangen meegewogen: natuur, gebiedsontwikkeling en economie (bevaarbaarheid, overslagmogelijkheden, recreatief medegebruik). De 'flessenhalzen' die steden vormen voor de rivier, creëren voor de wateropgave zowel een uitdaging als kansen, in combinatie met de ruimtelijke inrichting en de stedelijke ontwikkeling, zoals het geval is bij bijvoorbeeld de dijkteruglegging bij Lent.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Stadsregio Arnhem Nijmegen (incl. Food Valley)

De belangrijkste opgave in de stadsregio Arnhem Nijmegen is de versterking van het stedelijk en economisch kerngebied en realisatie van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen, verbeteren van leefbaarheid en interne en externe bereikbaarheid (OV en weg). De stadsregio is de thuisbasis van Health Valley: het medische technologiecluster in Nijmegen en omgeving dat bedrijven, overheden, gezondheidszorg en kennisinstellingen met elkaar verbindt. Er wordt met name samenwerking gezocht op de as Enschede-Nijmegen-Oss-Eindhoven (Red Med TechHighway). Ambitie is uit te groeien tot een toonaangevend Europees cluster op het gebied van Life Sciences & Health. Daarnaast is er een internationaal modecluster in Arnhem gevestigd. In de stadsregio zijn tot 2040 nog ruim 50.000 woningen gepland om te voorzien in de woningbehoefte.

De ligging van het gebied aan rivieren en het aantal oeververbindingen vormt de belangrijkste oorzaak van het relatief hoge percentage lokaal en regionaal autoverkeer dat gebruik maakt van het hoofdwegennet. Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk hoe de bereikbaarheid in de stadsregio Arnhem Nijmegen verbeterd kan worden. Op basis van de uitkomsten van dit gebiedsgerichte MIRT Onderzoek, het al reeds ingezette maatregelenpakket conform Beter Benutten en de doortrekking van de A1, zal gezamenlijk op adaptieve wijze bepaald worden hoe de bereikbaarheid van de stadsregio op middellange termijn gegarandeerd kan worden.

Food Valley

De WGR (Wet Gemeenschappelijke Regeling) regio Food Valley bestaat sinds 2011 uit een samenvoeging van de regio's WERV en De Valley; er werken nu acht Gelderse en Utrechtse gemeenten in dit kader samen. Belangrijkste opgave in de Food Valley is het uitbouwen van de (inter)nationale concurrentiepositie van het kennis- en innovatiecluster rondom Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) op het gebied van gezonde en duurzame voeding en leefomgeving, in aansluiting op de topsector Agro & Food. Dit vraagt om goede samenwerking, een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat en goede faciliteiten voor kennisontwikkeling en -valorisatie. Goede verbindingen zijn daarbij essentieel.

Regio Twente

De opgave in Twente is versterking van het stedelijk en economisch kerngebied met in het bijzonder de innovatiedriehoek (Hart van Zuid in Hengelo – het Kennispark van de Universiteit Enschede – gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente) en de goederenoverslag aan de Twentekanalen. Daarbij wordt gestreefd naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen en naar ruimtelijke kwaliteit. In Twente is in de afgelopen jaren een belangrijk cluster nanotechnologie in de topsector High Tech Systemen en Materialen ontstaan. Daarbij fungeert de Universiteit Twente (UT), in samenwerking met overheden en het bedrijfsleven, als incubator en innovator. Projecten als het Kennispark Twente, het WTC in Hart van Zuid/WTC in Hengelo, de capaciteitsuitbreiding van A1 en de gebiedsontwikkelingsplannen rond de luchthaven ondersteunen deze strategie ruimtelijk en bedrijfsmatig.

Met aanvullende maatregelen voor Beter Benutten, capaciteitsuitbreidingen op A1, uitbreiding en verbetering van het Agglonet Twente, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, kan de bereikbaarheid van het gebied nu en in de toekomst gegarandeerd worden. Een burgerluchthaven Twente kan bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van Twente en ontwikkeling van de Euregio. Daarnaast werken de regionale overheden samen met maatschappelijke partners aan een ontwikkelingsperspectief voor de Netwerkstad, waarin de economische speerpunten High Tech Systemen en Materialen, Logistiek en toerisme een ruimtelijke vertaling krijgen en gewerkt kan worden aan het benodigde vestigingsklimaat.

Overige gebiedsopgaven

Rivierengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied. Het beter benutten van de totale capaciteit van de bestaande achterlandverbindingen in het rivierengebied (water, spoor, weg) en het onderzoeken van de mogelijkheden om het goederenvervoer via de weg om te buigen naar vervoer over water en spoor, is voor dit gebied een belangrijke vervolgopgave. Tenslotte heeft de regio de ambitie om de gunstige ligging van het gebied (langs het assenkruis A2/A15 en de achterlandverbindingen) beter te benutten (logistiek), om daarmee de regionale economie verder te stimuleren en te ontwikkelen. Aandachtspunt is het in stand houden van de bevaarbaarheid van de Waal, Rijn en IJssel; door klimaatverandering en waterveiligheidsingrepen staat deze onder druk.

Zwolle-Kampen Netwerkstad

Zwolle-Kampen Netwerkstad is een regio met aantrekkingskracht voor instellingen en bedrijven. De grootste zorg is te voorkomen dat

er nieuwe bereikbaarheidsopgaven met name op het gebied van spoor ontstaan, mede als gevolg van de aansluiting op de Hanzelijn. De ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle is daarbij voor de regio een essentiële opgave.

De economische en demografische groeiopgave van Zwolle-Kampen komt in een nieuw perspectief te staan door de water- en klimaatopgave in de IJsseldelta. Keuzes en nieuwe functiecombinaties zijn nodig om de gevolgen van flexibilisering van het IJsselmeerpeil en rivierverruiming op te vangen en tegelijkertijd ruimte te bieden voor de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven.

Regio Stedendriehoek

Het Assenkruis van A1 en IJsselzone vormt de kern van de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en verbindt de regio met de andere stedelijke regio's in Oost-Nederland. Het Assenkruis wordt versterkt door een combinatie van infrastructurele en waterveiligheidmaatregelen en gebiedsontwikkeling.

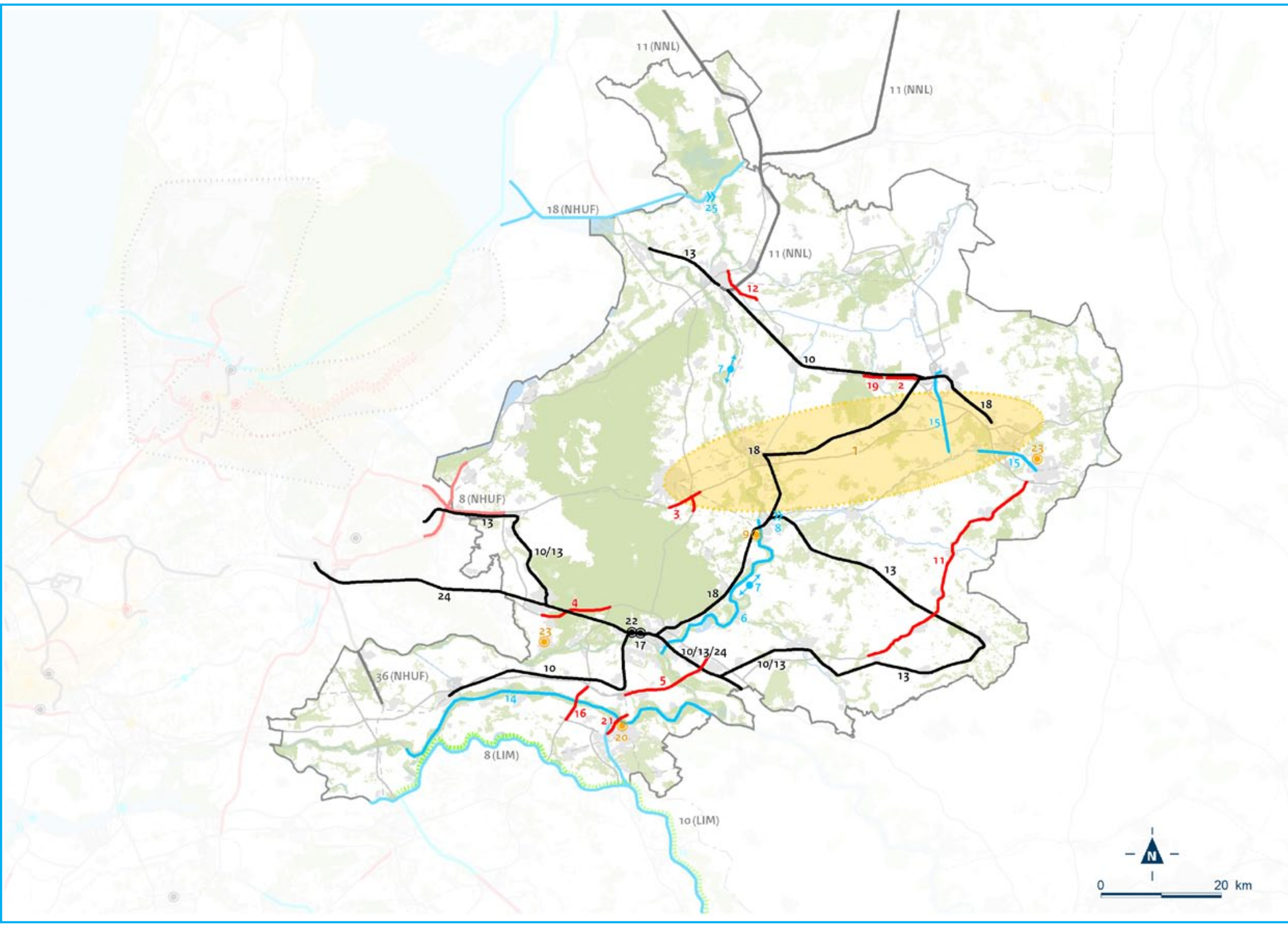
MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Food Valley (kennis- en innovatiehart van de sector Agro & Food) rond Ede-Wageningen	Het MIRT Onderzoek moet meer duidelijkheid verschaffen of en zo ja welke fysiek ruimtelijke en/of overige maatregelen nodig zijn en wie daarvoor dan aan de lat staat, ter versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie en het vestigingsklimaat in deze regio.	Voortgang: in BO MIRT najaar 2013.	IenM, EZ, regio Food Valley, de provincies Gelderland (trekker) en Utrecht
Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen	Ondanks capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwegennet, blijft de inter- en intraregionale bereikbaarheid van de stadsregio Arnhem Nijmegen problematisch. Doel is om een robuust toekomstbeeld van de bereikbaarheid van de regio op een adaptieve wijze te schetsen waarbij de stedelijke bereikbaarheid mede tbv de economische ontwikkeling (topsectoren), de doorstroming en betere benutting van de corridor en de woningbouwopgave een plek krijgen.	Najaar 2013: Vier omgevingsscenario's voor de lange termijn gereed t.b.v. bespreking in BO MIRT Najaar 2014: Vertaling van de omgevingsscenario's met bereikbaarheidsprofielen naar een robuust toekomstbeeld. Opstellen van gezamenlijke adaptieve agenda.	Stadsregio Arnhem Nijmegen (trekker), provincie Gelderland, IenM, regio-gemeenten
Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Bruggen Twentekanalen	15 van de 28 bruggen over de Twentekanalen zijn ontworpen voor een maximale belasting van 20 tot 30 ton. Door de ontwikkeling van vracht- en landbouwverkeer zijn deze bruggen echter zwaarder belast. Doel is inzicht te krijgen in draagkracht (last en aslast), economische (logistiek en landbouw) en verkeersontwikkeling en noodzakelijke functionaliteit van de bruggen. Mogelijk volgende stap is een structurele oplossing om de gewenste verkeersafwikkeling in het belang van de economische ontwikkeling van de regio te faciliteren.	2013: Uitvoering en afronding van het onderzoek, zodat partijen een beeld hebben van de mogelijkheden om het (middel)zwaar verkeer op middel- en lange termijn duurzaam te faciliteren.	IenM, provincie Overijssel, regio Twente, gemeenten Lochem, Hof van Twente, Almelo en Hengelo, betrokken bedrijfsleven

Bij het afgeronde MIRT Onderzoek N35 Wijthmen-Nijverdal heeft de Tweede Kamer met de motie Elias / Kuiken gevraagd om € 5 mln te reserveren binnen het programma Meer Veilig 3 voor verbetering van de verkeersveiligheid. In 2013 zullen hierover nadere afspraken gemaakt worden met de regio.



Projecten Oost-Nederland | 7



Legenda

Wegen

Spoor / OV

Vaarwegen

Sluis

Ligplaats

Integrale / multimodale ontwikkelingen

* (LIM) Regio-overschrijdende projecten;
* (NHUF) zie kaart betreffende regio

A1-zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave De regio en het Rijk zien ontwikkelkansen om in de A1-zone tussen Apeldoorn en de Duitse grens de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid te versterken en economische ontwikkelpotenties te benutten. De bereikbaarheid van de A1-zone, het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan, is vanuit regionaal en (inter)nationaal perspectief van belang.

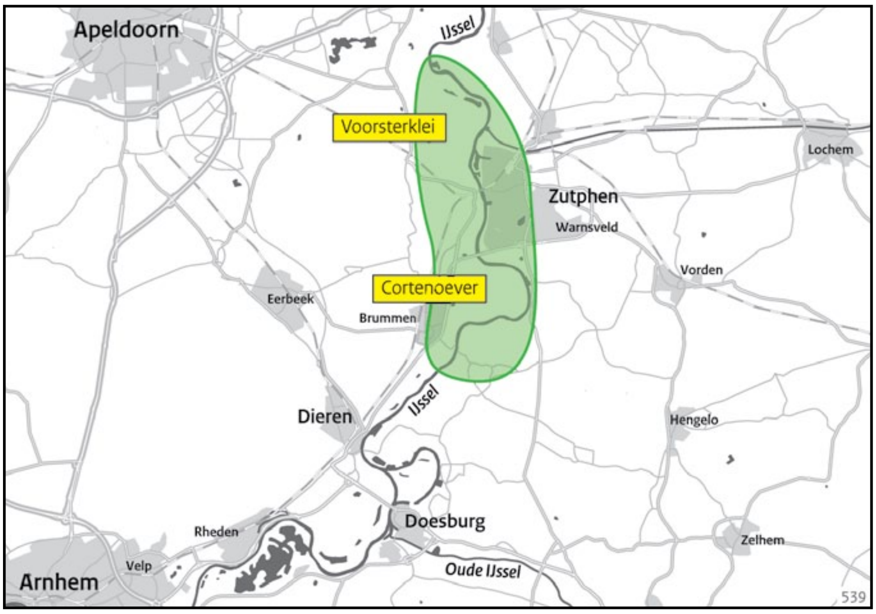
Politiek/bestuurlijk Rijk en regio hebben gewerkt aan de verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT Verkenning is er overeenstemming over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn-Azelo op termijn kan plaatsvinden.
De regio is aan zet om de ruimtelijke kwaliteit en inrichting van de A1-zone conform het ruimtelijk concept verder vorm te geven.
Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 hebben Rijk en regio overeenstemming bereikt over de scope van de capaciteitsuitbreiding A1: 2x4 rijstroken tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer-Oost en 2x3 rijstroken tussen Deventer-Oost en Azelo (raming ruim € 400 mln). De regio zal maximaal 25% bekostigen (beschikbaar voor 2020). De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de rijksmiddelen (75%) 3 jaar later beschikbaar komen namelijk vanaf 2024.

Planning Bij het notaoverleg MIRT (april 2013) heeft de Kamer met een motie gevraagd spoedig een voorkeursalternatief voor de capaciteitsuitbreiding vast te stellen. Hierbij dient het aanbod van de regio om een deel van het project versneld aan te leggen te worden betrokken. Verwachting is dat in het najaar van 2013 invulling kan worden gegeven aan deze motie.

Betrokkenen Het betreft een verkenning, geïnitieerd door Rijk en regio. Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten gelegen binnen de A1-zone betrokken.

IJsselsprong (Zutphen)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Waterveiligheid en Integrale gebieds-opgaven
Ministerie	IenM en EZ
Fase	Planuitwerking



Opgave In de PKB Ruimte voor de Rivier staan twee dijkverleggingen rond Zutphen. Voor de langetermijnopgave waterveiligheid is een gebied gereserveerd voor een toekomstig binnendijks gelegen hoogwater-geul. Deze maatregelen raken de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, waaronder woningbouw en infrastructuur. Gekozen is voor een integrale aanpak in het plan IJsselsprong waarbij voor natuur kansen worden gecreëerd, rekening wordt gehouden met de agrarische functie en ruimte is voor ontwikkelingen om voor de lange én de korte termijn te voldoen aan waterveiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

Oplossing In het plan wordt voorgesteld om de dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei vóór eind 2015 te realiseren. In 2009 is bij het voorkeursalternatief gekozen om dit gecombineerd aan te leggen met een geul in de Tichelbeeksewaard. Omdat de geul toen niet nodig was en er geen sprake is van synergievoordelen of regionale bijdragen, is in 2011 besloten de geul niet aan te leggen en de ruimtelijke reservering voor toekomstige maatregelen vooralsnog te handhaven. Wel is nader uitgewerkt hoe het vastgestelde Nota Ruimtebudget kan worden benut voor het plan IJsselsprong. In het in 2012 aangepaste plan zijn ondermeer de plannen voor woningbouw op de westelijke oever bijgesteld. De bereikbaarheid wordt verbeterd door aanpak van de verkeerssituatie. Op de oostoever van de IJssel zijn extra waterveiligheidsmaatregelen voorzien. Tevens wordt een deel van de ecologische zone Veluwe-Graafschap-Achterhoek, ontwikkeld.

Planning
Projectbeslissing: 2011
- Masterplan voor het Middengebied en Intergemeentelijke Structuurvisie: 2012/2013
- Aanpassing ruimtelijke binnendijkse reservering uit PKB/Barro naar aanleiding van MIRT onderzoek: 2015

Start realisatie
- Hoogwatermaatregelen: 2013 (dijkverleggingen) en 2016 (kadeverlegging Oostoever)
- Natuurontwikkeling: 2014
- Infrastructuur: 2014
- Woningbouw: 2018
- Oplevering: 2015-2030

Financiën Voor de twee dijkverleggingen is budget toegekend vanuit het programma Ruimte voor de Rivier. De bijdrage is in 2009 vastgesteld op € 20 mln uit Nota Ruimtebudget. Het bedrag is in 2012 verlaagd tot € 18 mln omdat het aangepaste plan in minder woningbouw voorziet. Voor het daardoor ontstane dekkingstekort draagt de regio zelf verantwoordelijkheid.

Politiek/bestuurlijk Eind 2012 is door de minister van IenM een bijdrage van € 18 mln vastgesteld op basis van een door de regio ingediend plan en bijbehorende businesscase.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						●
Planning						
Financiën			●		●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in april 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

2011: in november 2009 is de rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget vastgesteld.

2013: in november 2011 is besloten om de geul in de Tichelbeekse Waard nu niet aan te leggen. Daarom is het budget voor IJsselsprong bijgesteld van € 30 mln naar € 20 mln.

2014: in november 2012 is op basis van een bijgesteld plan door de minister van IenM € 18 mln toegezegd voor de IJsselsprong.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De hoogwaterproblematiek noopt tot meer ruimte voor de rivier, de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug. De stadsbrug en de rivier vormen het middelpunt van de toekomstige stedelijke opgave. Onderdeel van de stedelijke opgave is de herstructurering van het westelijk deel van Nijmegen, met mogelijkheden voor een nieuw waterfront. De herstructureringsopgave moet de milieudruk verminderen en bedrijven meer ruimte bieden. In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

Oplossing Vanuit de wateropgave is het plan voor de dijkverlegging bij Lent vastgesteld (basismaatregel uit de PKB Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een ca. 33 ha groot bedrijventerrein tot een gebied met 2.100 woningen en 20.000 m² schone bedrijvigheid. Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. De capaciteitsverruiming van de Waal vindt plaats tegenover de historische binnenstad. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en wordt door verschillende partijen gewerkt aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier.

De tweede stadsbrug Nijmegen (zie desbetreffend projectblad) is niet alleen bepalend voor de intern stedelijke en regionale hoofdstructuur, maar ontlast ook het rijkswegennet (A50, A73 en A15).

Planning
Start realisatie: 2009
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021. Dit wordt in 2012 door de gewijzigde economische omstandigheden verder in de toekomst gelegd (2024/2025).

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						
MIRT fase	●	●				
Opgave						
Oplossing						●
Planning					●	
Financiën	●					
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: het project Waalfront is overgegaan van verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

2010: in december 2008 is de taakstellende rijksbijdrage voor het project bepaald, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2013: de voltooiing is 3 jaar opgeschoven door gewijzigde economische omstandigheden.

2014: het aantal te realiseren woningen in Waalfront is neerwaarts bijgesteld om zodoende meer grondgebonden woningen te kunnen bouwen. De realisatie van een nieuw WOII museum in industrieel erfgoed De Vasim, maakt als gebiedstrekker onderdeel uit van de stedelijke ontwikkeling Waalfront.

Dit is een gecomprimeerde versie van het
MIRT Projectenboek 2014.
De volledige versie met alle kaarten en projectbladen, alsmede links naar actuele informatie kunt u downloaden als app voor zowel iPad als Android.

Zoek op MIRT Projectenboek in de App-Store of Google Playstore. U kunt door het hele projectenboek bladeren, een pagina doormailen en/of zoeken op bepaalde gebieden en projecten.

Dit alles kunt u ook vinden op de website:
http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl



Noord-Nederland | 8

Visie
Hoofdopgaven
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
Overige gebiedsopgaven
MIRT Onderzoeken
Kaarten
Project- en programmabladen

Visie

Noord-Nederland omvat de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit. De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan tweederde van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in één van de stedelijke netwerken Groningen-Assen, Fryslân en Zuid-Drenthe. De stedelijke netwerken zijn van groot belang voor het aanbieden en in stand houden van een hoog voorzieningenniveau (onderwijs, gezondheidszorg, cultuur, etc.). Het havencomplex in de Eemsdelta fungeert als internationale toegangspoort voor Noord-Nederland. De economische kracht van Noord-Nederland ligt in de (inter)nationale positie van een aantal economische topsectoren: Energie, Chemie, Water-(technologie), High Tech (sensortechnologie), Agro & Food en Life Sciences & Health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een biobased economy.
Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie van de regio en vergt de inzet van alle modaliteiten (weg, spoor, binnen-, zee- en luchtvaart). De belangrijkste transportassen zijn de A6/A7, de A28/A37, de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, de spoorlijn Zwolle-Emmen, de spoorlijn Groningen-Bremen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeeverbinding Eemshaven-Noordzee. De inzet is gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland met de (inter)nationale kerngebieden in Noord-Oost Europa.

In Noord-Nederland wordt gewerkt aan de actualisatie van de Gebiedsagenda. De basis hiervoor is gelegd in de Noordervisie2040, een nieuwe ruimtelijk-economische visie voor Noord-Nederland, die in co-creatie met de noordelijke samenleving tot stand is gekomen. Dit past bij de vernieuwing van het MIRT waarbij nog meer dan voorheen met alle betrokken partijen aan de gezamenlijke opgaven in een gebied wordt gewerkt.

Hoofdopgaven

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur

De ruimtelijk economische strategie is gericht op het versterken van de kenniseconomie, de stedelijke netwerken en het landelijke gebied. Deze strategie wordt ondersteund door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). In de actualisatie van de gebiedsagenda wordt de ruimtelijk-economische strategie verder uitgewerkt, in samenhang met de nieuwe ruimtelijke opgaven die voortkomen uit klimaatverandering, energietransitie en demografische ontwikkeling.

Klimaatverandering

Noord-Nederland zal tijdig moeten inspelen op de effecten van klimaatverandering op de structuur en het gebruik van de ruimte. Het gaat hierbij met name om de ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid en waterzelfvoorziening en het voorkomen van verdroging.

Energietransitie
Noord-Nederland speelt een belangrijke rol in de transitie naar een nieuwe economie die minder afhankelijk is van fossiele energie. De regio heeft veel te bieden als het gaat om het opwekken van hernieuwbare vormen van energie: windenergie op land en op zee, waterenergie (zoet/zout, getijdenwerking) en bio-energie.

Demografische ontwikkeling
Delen van Noord-Nederland hebben te maken met een afname van de bevolking, ontgroening en vergrijzing. In de Eemsdelta en Oost-Groningen loopt zelfs het aantal huishoudens terug. De gemeenten zijn hard aan de slag (geweest) met sanering en herstructurering van de woningvoorraad. Daarnaast zijn herstructureringen nodig op het gebied van voorzieningen, bereikbaarheid en arbeidsmarkt. In de toekomst zullen ook andere delen van Noord-Nederland hiermee te maken krijgen. Verder anticiperen op deze ontwikkeling is noodzakelijk.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Energyport
Energyport (Noord-)Nederland is het energieknooppunt van Noordwest-Europa. Dankzij de aanwezige energie-infrastructuur, de kennispositie en de ruimtelijke kenmerken, kan Noord-Nederland deze rol vervullen. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. Energyport heeft de ambitie om samen met Niedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, geologie en aanwezige ruimte bieden (experimenteer)mogelijkheden voor energie-innovatie.

Het Rijk zet in op het versterken van Energyport door onder andere het aanwijzen van locaties voor de vestiging van nieuwe elektriciteitscentrales in de Eemshaven en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk van de Eemshaven via Ens naar Diemen (Noordwest 380 kV verbinding).

Waddenzee
De Waddenzee is door Unesco aangewezen als natuurlijk erfgoed en is onderdeel van het Europese Natura 2000-netwerk en de herijkte Ecologische Hoofd Structuur. Economisch is de Waddenzee van betekenis voor scheepvaart, visserij, winning van delfstoffen en recreatie. De hoofdopgave is het waarborgen van een duurzaam en veilig water- en ecosysteem, in samenhang met de ontwikkeling van economische functies.

Overige gebiedsopgaven

Stedelijk Netwerk Groningen-Assen
De regio Groningen-Assen vormt de belangrijkste bevolkings- en werkgelegenheidsconcentratie in Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur, gevormd door de A7, de A28 en het spoor. De in 2013 geactualiseerde Netwerkanalyse en de op basis daarvan opgestelde bereikbaarheidsstrategie, bevestigt de sterke inzet op autoverkeer, openbaar vervoer en fiets en de verbindende schakels daartussen. Hoogwaardige OV-assen van bus en spoor vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer en verbinden de regionale kernen, met de P+R's en de economische toplocaties in de steden. Een bijzondere opgave de komende jaren is het bereikbaar houden van de steden en de regio gedurende de uitvoering van vele projecten op weg en spoor. De Minder Hinder aanpak en Beter Benutten bieden daarvoor goede handvatten. Binnen de regio Groningen-Assen spelen twee belangrijke gebiedsontwikkelingen, te weten Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs. De plannen voor de Centrale Zone zijn erop gericht verouderde bedrijventerreinen, het stationsgebied en het gebied rond het Universitair Medisch Centrum, te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woon-werkmilieus. De FlorijnAs is een noord-zuid gerichte ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her) ontwikkeling van deze zone, met onder meer het uitbreiden van OV-voorzieningen en het bouwen van meer woningen in de bestaande stad.

Stedelijk netwerk Fryslân
Dit stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners. Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en de verstedelijking te concentreren in de stedenring, blijft het platteland van Fryslân ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit gebied gewaarborgd en kan het zijn functie voor de landbouw, natuur en (water)recreatie behouden. Binnen het stedelijk netwerk Fryslân is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling.

Stedelijk netwerk Zuid-Drenthe
Het stedelijk netwerk Zuid-Drenthe telt bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen, Coevorden en Hoogeveen. Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer inzet op kansrijke sectoren als chemie/biobased economy, logistiek en energie, een goede bereikbaarheid, hoogwaardige achterlandverbindingen en het versterken van de centrumfuncties van Emmen en Coevorden. De belangrijkste gebiedsontwikkelingen in Zuid-Drenthe betreffen de centra van Emmen (Atalanta) en Coevorden. De verplaatsing van het Dierenpark Emmen maakt de weg vrij voor versterking en modernisering van het stadscentrum

met onder meer een nieuw Stadstheater en de nieuwbouw van het Dierenpark Emmen met een oppervlakte van 22 hectare.

Eemsdelta

De Eemsdelta omvat het havencomplex in Delfzijl met een cluster van zware chemische bedrijvigheid, en de Eemshaven, die voor de ontwikkeling van grootschalige industrie aangelegd is en inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is. De ontwikkeling van de energiesector en de chemie vergt aanpassing van de (energie-)infrastructuur. De kustveiligheid, die o.a. door klimaatverandering afneemt, moet worden gegarandeerd. Voor de periode 2010-2018 worden ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke afname van het aantal huishoudens. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding om voor de Eemsdelta een integrale gebiedsvisie op te stellen.

Noorderruimte: Friese Meren, Lauwersmeer, Veenkoloniën

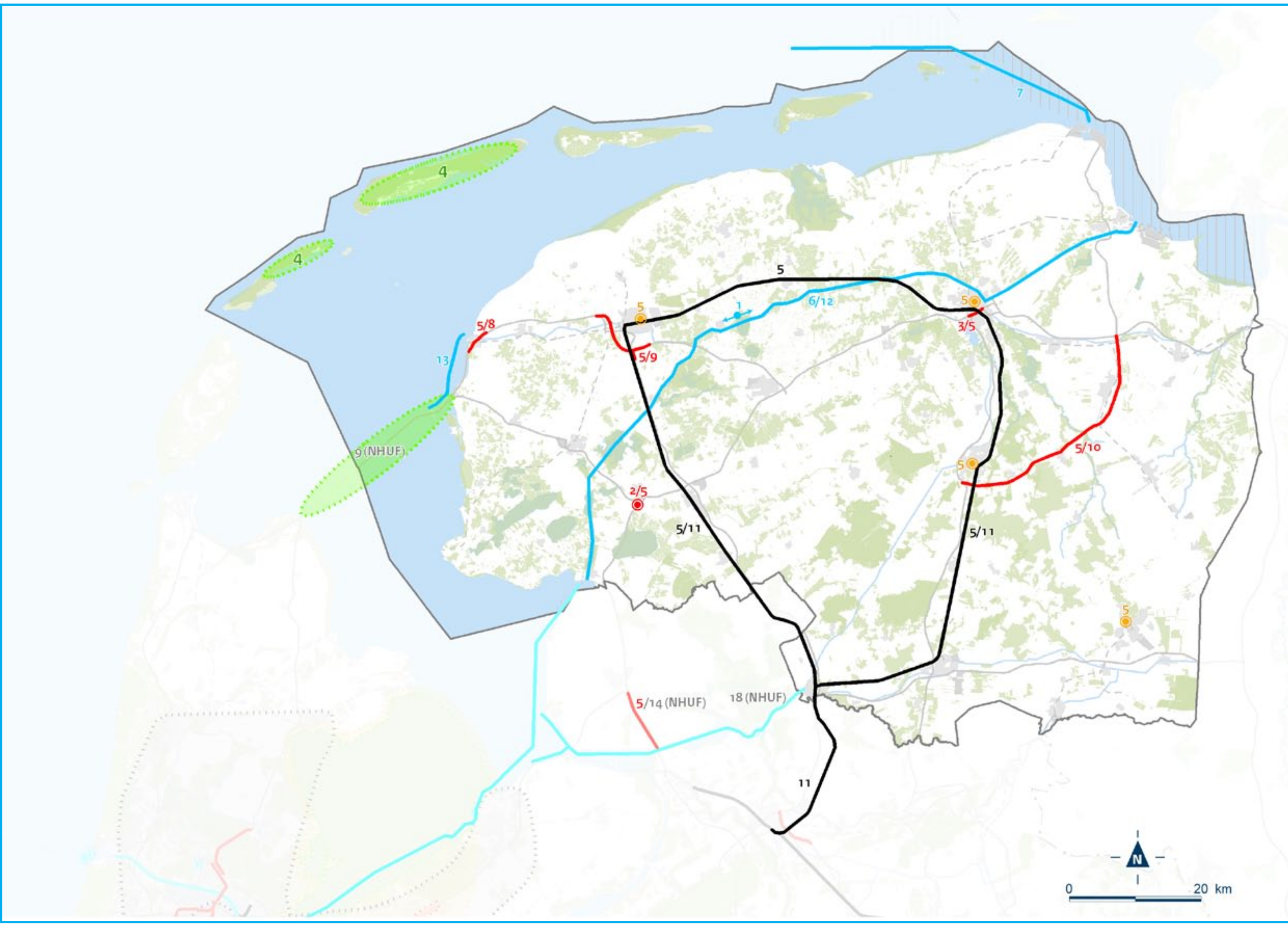
Het landelijk gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen, waar kansen liggen voor duurzame landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen, maar het krijgt ook te maken met klimaatverandering, demografische veranderingen, nieuwe vormen van energiewinning en agrarische schaalvergroting. De ontwerpopgave is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen.

De focus ligt op de laaggelegen Blauwgroene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën. Het MIRT Onderzoek Economie van Water en Landschap bestaat uit een inventarisatie van sterke en zwakke punten van de Noorderruimte, de zogenaamde relatieve concurrentiekracht. Op basis daarvan worden scenario's ontwikkeld waarin actuele en komende transities op het gebied van klimaat/water, energie, landbouw en demografie zo efficiënt mogelijk worden samengebracht.

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Delta-programma Wadden-gebied	Een onderzoek naar de veiligheid op lange termijn van het Waddengebied en het opstellen van een monitoringsplan om de gevolgen van klimaatverandering op de Waddenzee vast te stellen.	2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeursstrategieën (input voor delta-beslissing Waterveiligheid)	IenM, EZ, OCW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Economie van Water en Landschap (Blauwgroene gordel)	Als vervolg op de afspraak over de 'Veenkoloniën, Friese Merengebied en Lauwersmeergebied' (bestuurlijk overleg najaar 2009) zijn Rijk en regio gezamenlijk een MIRT Onderzoek gestart. De hoofdopgave voor de Blauwgroene Gordel is de klimaatverandering. Deze leidt tot de noodzaak het watersysteem aan te passen. Onderzocht wordt welke m.n. economische 'meekoppelingen' mogelijk zijn met deze aanpassing (agrarische sector, energie, toerisme, stedelijke functies, natuur, etc.). Het onderzoek wordt afgestemd met het Deltaprogramma Zoetwater.	Onderzoek fase 1 juni 2011-voorjaar 2013 Uitkomst BO MIRT najaar 2013	IenM, EZ, provincies Groningen, Drenthe en Fryslân Regio is trekker

Projecten Noord-Nederland | 8



Legenda

Wegen

Spoor / OV

Vaarwegen

Ligplaats

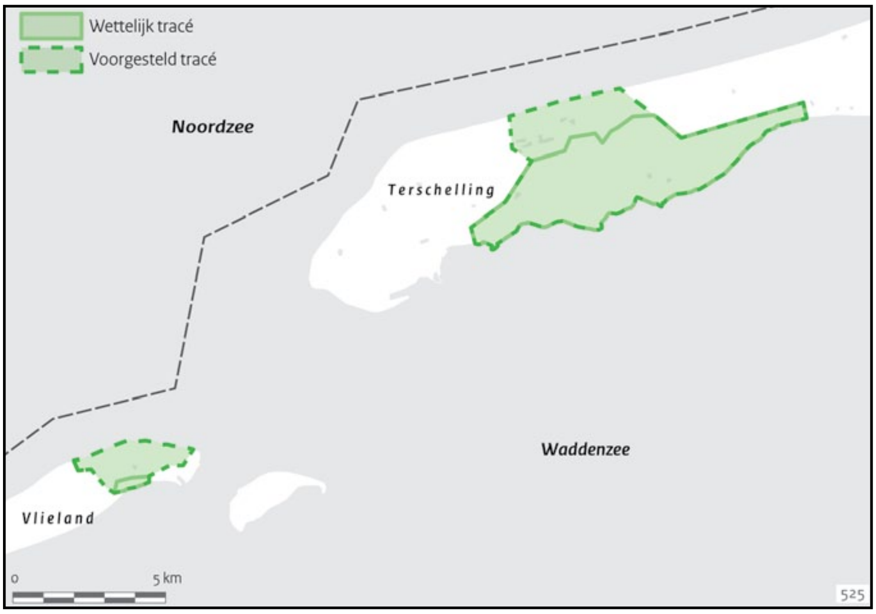
Integrale / multimodale ontwikkelingen

Waterbeheer / natte natuur

* (NHUF) Regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio

Legger Vlieland en Terschelling

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op Vlieland ligt een deel van de bebouwing, waaronder de uitbreiding van Oost-Vlieland van de jaren '70, buitendijks. Door voormalig Verkeer en Waterstaat is toegezegd deze woonwijk door verlegging van de primaire waterkering binnendijks te brengen. Hiertoe was nog in de SNIP systematiek een opdracht tot uitwerking van één tracé in een planuitwerking gegeven. Bij gemeente en provincie leefde echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling had een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Oplossing Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen,heeft Rijkswaterstaat samen met betrokken partijen de mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering verkend. In de zomer van 2012 zijn de bevindingen aan het ministerie van IenM voorgelegd. Op basis hiervan heeft de staatssecretaris in 2012 een besluit genomen over de voorkeursligging van de primaire keringen. In oktober 2012 heeft de staatssecretaris samen met de gemeenten Vlieland en Terschelling en de provincie Fryslân een intentieverklaring over de waterveiligheid op de eilanden gesloten. Alvorens tot realisatie over te gaan wordt in 2013 gestart met de planuitwerking. In samenspraak met de betrokken partijen worden de voorkeurtracés in detail uitgewerkt. Op basis van de definitieve ligging wordt de bijlage van de Waterwet aangepast en kan tot realisatie worden overgegaan.

Planning
Voorkeursbeslissing: 2012
Projectbeslissing: 2014

Financiën
Taakstellend budget € 3 mln

Uitvoering RWS Noord-Nederland trekt namens het ministerie van IenM de plan-uitwerking. Betrokken zijn: gemeenten Vlieland en Terschelling, provincie Fryslân, Staatsbosbeheer en Wetterskip Fryslân.

Projecthistorie

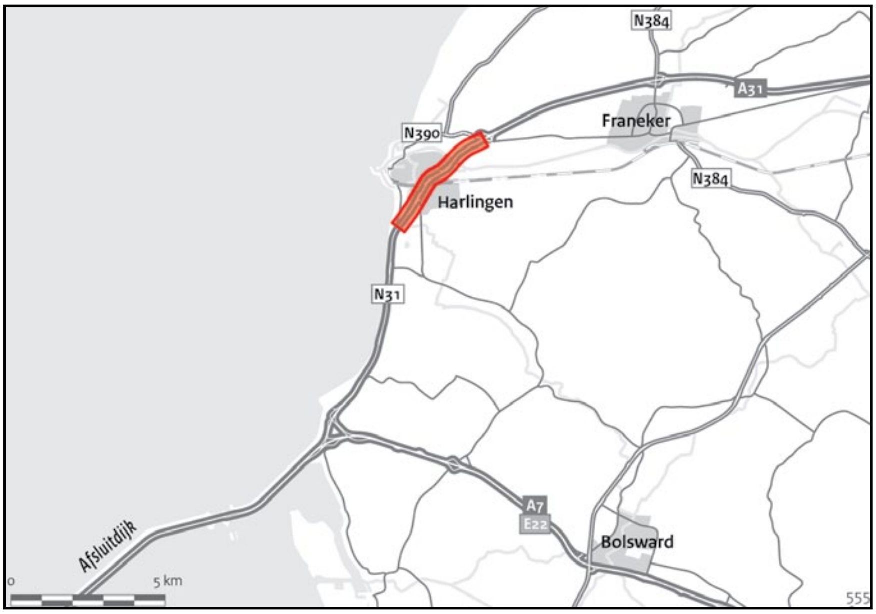
	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

N31 Harlingen (Traverse Harlingen)

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1-autoweg. De weg is nog meer een 'flessenhals' geworden in de route Amsterdam-Leeuwarden, nu het gedeelte Zurich-Harlingen 2x2 rijstroken heeft gekregen. Op basis van de verkenning is geconcludeerd dat door de toename van het verkeer op dit deel van de N31 de capaciteit beperkend is voor de doorstroming, dat de verkeersveiligheid onder druk staat, de doorsnijding van de stad Harlingen door de hooggelegen N31 voor het leefmilieu een steeds grotere barrière vormt en de 'flessenhals' een negatief effect heeft op de economische bereikbaarheid van Fryslân, de economische kernzone (Westergozone) en de stad Harlingen.

Oplossing De oplossing bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging en een betere inpassing in de omgeving. In dit alternatief is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De oplossing maakt deel uit van een integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

Planning
Tracébesluit: 2012
Realisatie: 2014
Openstelling: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 147 mln (prijspeil 2011). Het project wordt geheel gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. De planuitwerkingskosten worden gefinancierd uit het taakstellend budget. De risico's bij overschrijding van het taakstellend budget liggen bij de regio.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over het project en in mei 2010 is er tussen Rijk en regio een bestuursovereenkomst over het project gesloten. Naast bovenstaande financiële afspraken is onder meer afgesproken dat het Rijk Bevoegd Gezag, opdrachtgever en initiatiefnemer is. De provincie Fryslân is gedelegeerd opdrachtnemer van de planuitwerking. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van het project, dit in samenwerking met de regio. In februari 2013 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden. In 2013 is daarnaast het uitvoeringsbesluit genomen en de Realisatieovereenkomst getekend.

Projecthistorie

	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Algemeen		●				
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2013: werkzaamheden gebiedsontwikkeling starten in 2013. Hierover zijn met de regiopartners afspraken gemaakt. Openstelling blijft 2017.

2014: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt voor ligplaatscapaciteit op de vaarweg Lemmer-Delfzijl, met name rond Lemmer. Gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de verplichte rusttijden en kan leiden tot economische verliezen en eventuele veiligheidsrisico's.

Planning De verkenning uitgevoerd door de provincies Fryslân en Groningen is eind 2011 opgeleverd. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat het project wordt getemporiseerd.
Oplevering: 2025-2027

Betrokkenen Provincies Fryslân en Groningen.

Dit is een gecomprimeerde versie van het MIRT Projectenboek 2014.
De volledige versie met alle kaarten en projectbladen, alsmede links naar actuele informatie kunt u downloaden als app voor zowel iPad als Android.

Zoek op MIRT Projectenboek in de App-Store of Google Playstore. U kunt door het hele projectenboek bladeren, een pagina doormailen en/of zoeken op bepaalde gebieden en projecten.

Dit alles kunt u ook vinden op de website: http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl



Financiële uitwerking

Dekkingsbronnen
Inzet van de middelen
Doeluitkeringen
Overige Financiële Onderwerpen

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van de financiële middelen die beschikbaar zijn voor uitvoering van MIRT-projecten. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op de belangrijkste dekkingsbronnen, de inzet van middelen voor het bereiken van de beleidsdoelen én het uitvoeren van de maatregelen. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een toelichting op de doeluitkeringen die door het Rijk beschikbaar worden gesteld aan decentrale overheden en een aantal overige financiële onderwerpen.

Dekkingsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. Al deze bronnen worden hieronder toegelicht. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Reguliere begrotingsmiddelen

Het grootste deel van de middelen voor de uitvoering van het MIRT komt uit algemene middelen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden gevoed via Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die volledig door het Rijk wordt bekostigd, betaalt het Rijk in beginsel enkel de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Cofinanciering door het Rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn indien een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Tevens moet er dan voldaan worden aan de beslismomenten van de Spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland kan in de periode 2014-2020 een beroep doen op de Connecting Europe Facility van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de realisatie van het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T). Dit programma heeft als doel binnen de EU tot één hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk te komen in de EU, met het oog op doelstellingen op het gebied van concurrentiekracht en duurzaamheid in de EU 2020 Strategie. Verwacht wordt dat voor TEN-T ca. € 13 mld EU-breed beschikbaar zal zijn in de genoemde periode. De middelen worden ingezet op het zogeheten kernnetwerk, met 9 grote, multimodale corridors, waarbij de meeste aandacht zal uitgaan naar kritische grensoverschrijdende trajecten, belangrijke bottlenecks en innovatie en interoperabiliteit, in het bijzonder door toepassing van het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS en Intelligent Transport Systems in het wegvervoer. Drie corridors


L P G

lopen door Nederland. Diverse MIRT investeringen op die corridors staan op een Europese shortlist van reeds geïdentificeerde projecten, zoals de Zeetoegang IJmond. In de afgelopen periode heeft Nederland gemiddeld 5-6 % van de TEN-T middelen kunnen benutten, hetgeen in de nieuwe periode overeen zou komen met circa € 100 mln per jaar. Eind 2012 startte overigens een subsidieronde onder de huidige TEN-T regeling die tot en met 2013 loopt. Hiervoor konden subsidieverzoeken in februari en maart 2013 worden ingediend. Er is voor meer dan 20 projecten van Nederlandse aanvragers (of met Nederlandse betrokkenheid) om een Europese bijdrage gevraagd. Naar verwachting wordt medio 2013 bekend welke aanvragen gehonoreerd worden.

Maatregelen met budgettaire effecten

De overheid kan maatregelen nemen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn de volgende maatregelen met de daarbij behorende budgettaire effecten opgenomen: tol, cofinanciering en publiek private samenwerking (PPS).

Tol

De gereserveerde budgetten in het Infrastructuurfonds (IF) zijn niet toereikend om de projecten A13/A16, ViA15 en Blankenburgverbinding volledig publiek te financieren. Voornemen is de financiering rond te krijgen middels tolheffing bij de betreffende projecten. Deze tolontvangsten worden pas gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voorts is het de bedoeling deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) aan te besteden. Kenmerkend daarbij is dat de langjarige verplichtingen- en uitgavenreeksen (de zogenaamde beschikbaarheidsvergoedingen) ook na realisatie worden geraamd. Dit maakt het mogelijk om deze uitgaven direct te financieren uit de jaarlijkse tol die een tolweg opbrengt.

In het MIRT Projectenboek wordt de langjarige tolreeks bij de drie projecten gepresenteerd in termen van contante waarde (oftewel de waarde op dit moment van bedragen die pas in de toekomst beschikbaar komen op de IF-begroting).

Het ramen van tolontvangsten is met veel onzekerheden omgeven. Uit behoedzaamheid worden de tolontvangsten pas ingezet als daadwerkelijke dekking ná Financial Close van een DBFM-contract. Bovendien heeft het kabinet bepaald dat in het MIRT een reservering bij de drie genoemde projecten wordt getroffen gedurende de aanlegperiode van € 300 mln, zodat bij een mislukte DBFM-aanbesteding een meer klassieke aanbesteding mogelijk blijft (waarbij nog steeds uitgegaan wordt van dezelfde tolopbrengsten) zonder dat daarvoor herprioritering nodig is.

Voorfinanciering

De projecten in het MIRT moeten binnen de budgettaire kaders ingepast worden. Via het MIRT wordt daarom in overleg met de regio's een prioritering in de projecten aangebracht. Toch kan het zo zijn dat een regio wenst om een project versneld uit te voeren ten opzichte van de MIRT-budgettering. Het kabinet stelt een aantal voorwaarden voor versnelling.

In de eerste plaats dat de partij die wenst te versnellen ook de extra kosten van de benodigde voorfinanciering draagt. Er kan pas sprake zijn van voorfinanciering als de bekostiging van het project volledig rond is en vastgelegd is in bestuurlijke afspraken.

Ook kan een versnelling het EMU-saldo in de jaren van de versnelde realisatie niet additioneel belasten. In beginsel dient om een project te kunnen versnellen een ander project van dezelfde omvang in dezelfde jaren vertraagd te worden. Indien hier geen ruimte toe is, kan een PPS/DBFM contract een oplossing zijn om te versnellen zonder daarbij het EMU-saldo extra te belasten in de jaren dat het project versneld uitgevoerd wordt. Een kenmerk van PPS/DBFM is namelijk dat een private partij de investering tijdelijk voor haar rekening neemt en voldoende risico's overneemt. Voorts betaalt de overheid de private partij niet in de jaren van aanleg maar pas na oplevering.

Publiek Private Samenwerking (PPS)

Een laatste maatregel is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van PPS. Met deze maatregel wordt bovenal beoogd efficiencywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals DBFM). Ook op andere terreinen waar private financiering voordelen heeft voor de prijs, kwaliteit of benodigde tijd wordt actief gezocht naar de mogelijkheden om PPS in te zetten en deze waar dat zinvol is te benutten. Indien PPS van toepassing is, zal informatie over de betrokkenheid van de markt op de projectbladen opgenomen worden. Het vorige kabinet heeft in het kader van de rijksbrede bezuinigingen een taakstelling uit hoofde van PPS efficiencywinst op het Infrastructuur- en Deltafonds gelegd. De toedeling naar concrete projecten kan op de MIRT bladen gevonden worden. Verder wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door de opbrengsten van gebiedsontwikkeling voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk ligt de komende jaren met name op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in. Een voorbeeld van een nieuwe samenwerking is de pilot die uitgevoerd wordt bij het privaat gefinancierde project N33 Assen (zuid)-Zuidbroek. Dit is het eerste project in Nederland waarbij het vreemd vermogen voor het PPS consortium door een pensioenfonds wordt verschaft.

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of markt-

partijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in tabel 1 (zie p. 293) een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van IenM, EZ en BZK. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2014.

Doeluitkeringen

Dit MIRT Projectenboek gaat niet in op projecten die (mede) door decentrale overheden worden gefinancierd uit specifieke gebundelde (doel)uitkeringen, zoals bijvoorbeeld de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU).

Naast de algemene bijdrage uit de BDU worden door het Rijk ook specifieke projectbijdragen beschikbaar gesteld. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van deze projecten. In tabel 2 (zie p. 292) is een overzicht opgenomen van de BDU. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2014.

Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

De BDU is zowel bedoeld voor de (mede)financiering van de exploitatie van het regionale OV als voor regionale investeringen in infrastructuur, duurzaam veilig en mobiliteitsmanagement. Belangrijk is dat de geldstromen die vanuit het Rijk naar de decentrale overheden gaan voor de uitvoering van specifieke onderdelen van het verkeer- en vervoerbeleid, gebundeld en ontschot zijn. De decentrale overheden wordt zo de ruimte geboden om op decentraal niveau maatwerkoplossingen te realiseren en prioriteiten te stellen voor verkeer- en vervoervraagstukken (in tijd en uitgavencategorieën). De BDU bedraagt in totaal circa € 1,8 mld per jaar.

Decentralisatie Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) en Natuur

Het Rijk en Interprovinciaal Overleg (IPO) hebben in 2012 afspraken gemaakt over de herijking van de EHS, de decentralisatie van natuur en de resterende middelen van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Dit wordt nader geduid als het bestuursakkoord natuur. De verantwoordelijkheid van de provincies voor het beheer van de herijkte EHS wordt per 2014 versterkt; dan zal het Rijk jaarlijks € 105 mln toevoegen aan de algemene uitkering van het Provinciefonds. De resterende ILG-middelen en de (voormalig) FES projecten zijn in 2013 volledig gedecentraliseerd.

Overige Financiële Onderwerpen

Wetsvoorstel Houdbare Overheidsfinanciën

De Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet HOF) verankert de Europese begrotingsnorm van 3% in de Nederlandse wetgeving. Hiermee beoogt het kabinet een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de wet HOF is om in een procedure te voorzien welke zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het terugdringen van het EMU-tekort. De Wet HOF voorziet in een plafond voor het tekort van decentrale overheden (in 2014 is dit plafond 0,5% BBP). Bij meerjarige overschrijding van dit plafond zal middels een bestuurlijk overleg met Financiën en BZK bezien worden of verbetermaatregelen mogelijk zijn ter beheersing van het EMU-saldo.
Via de motie Van Hijum (TK 33416, nr 26) is de regering verzocht om te voorkomen dat de Wet HOF leidt tot uitstel of afstel van investeringen en daarmee tot het verlies van werkgelegenheid. Na algemene stemming is deze motie aangenomen.

BTW-compensatiefonds

In het Regeerakkoord van Rutte II is vastgelegd dat het BTW-compensatiefonds per 1 januari 2015 zal worden opgeheven. Initieel werd het BTW-compensatiefonds opgezet om ervoor te zorgen dat de component BTW de keuze om een project uit te besteden niet beïnvloedt. Begin 2013 besloot het kabinet toch af te zien van het schrappen van het BTW-compensatiefonds. Het handhaven tot 1 januari 2015 van het BTW-compensatiefonds is een van de afspraken die het kabinet met de koepelorganisaties van de gemeenten, de provincies en de waterschappen heeft gemaakt over de financiën van de decentrale overheden. Deze afspraken zijn samengevoegd in een zogeheten pakketafspraak over de Wet Houdbare Overheidsfinanciën, schatkistbankieren en het BTW-compensatiefonds.

Financiële uitwerking

Artikel	Omschrijving	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IenM (XII)							
12.01	Natuurcompensatie Perkpolder	7.325	7.372	3.238			
12.01	Natuurlijker Markermeer/IJmeer	4.485	3.153	4.208	553	2.987	0
12.01	Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	52.823	67.968	33.687	37.882	33.000	34.917
12.01	Verruiming vaargeul Westerschelde	1.260	451	497	1.011	277	764
13.03	Nota Ruimte	10.169	5.528	1.869	2.000	2.000	0
13.03	BIRK	13.025	5.278	5.572			6.800
13.04	Saneren van verontreinigde bodems	2.267	1.981	103.220	124.111	129.155	130.456
20.01	Tegengaan van geluidshinder	15.118	19.764	28.690	29.815	26.305	26.305
IenM (XII, A)							
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	544.785	624.755	566.080	455.869	492.944	483.144
12.03	Aanleg HWN	1.145.954	1.201.347	634.053	479.310	978.381	1.135.101
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	382.652	590.390	556.301	458.852	460.816	tabellen
12.07	Investeringsruimte	-37.766	-42.732	-38.043	-41.956	-39.817	-32.936
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging Spoor	1.312.181	1.264.028	1.239.246	1.147.798	1.244.635	1.319.480
13.03	Aanleg Spoor	879.029	980.114	1.146.896	1.118.264	1.135.420	1.020.157
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoor	140.193	145.588	163.596	148.580	148.790	149.422
13.07	Rente en aflossing Spoor	48.397	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte	0	-8.388	454	11.702	-4.527	-14.389
14.01	Grote regionale projecten	86.979	83.360	66.676	125.654	277.219	206.420
14.01	Investeringsruimte	-670	-1.794	-1.756	-1.826	-2.592	-3.246
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	26.603	12.992	0	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: Pakket bereikbaarheid	43.586	147.411	55.106	216.542	166.424	139.264
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging HVWN	307.937	402.465	413.012	324.217	256.929	218.659
15.03	Aanleg HVWN	331.351	251.537	134.210	184.817	178.691	192.047
15.07	Investeringsruimte	-11.848	-11.451	-9.724	-8.784	-5.888	-5.062
17.01	Westerscheldetunnel	285	0	0	0	0	0
17.02	Betuweroute	9.545	6.114	6.114	0	0	0
17.03	Hoge snelheidslijn HSL	20.036	159	159	0	0	0
17.06	Project Mainportontwikkeling R'dam	28.798	18.095	17.562	16.104	15.126	2.665
18.02	Beter Benutten	0	0	50.000	125.000	125.000	
18.03	Intermodaal vervoer	2.314	5.965	3.057	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	2.869	0	0	0	0	0
IenM (XII, J)							
DF 01.01	Grote projecten waterveiligheid	361.406	667.725	688.790	723.260	480.459	378.258
DF 01.02	Overige aanlegprojecten Waterveiligheid	163.299	121.736	149.871	227.731	257.104	237.945
DF 01.03	Studiekosten waterveiligheid	12.007	6.543	1.677	1.394	350	950
DF 02.02	Overige investeringen Zoetwatervoorziening	27.917	2.146	2.146	8.568	8.567	2.142
DF 02.03	Studiekosten Zoetwatervoorziening	4.200	2.460	41	0	0	0
DF 03.02	Beheer en Onderhoud	144.356	159.691	179.478	177.112	147.495	137.461
EZ							
18	Nota Ruimte EZ (economie)	0	17.775	4.750	4.750	0	3.151
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		**6.082.867**	**6.776.123**	**6.227.330**	**6.114.927**	**6.531.847**	**6.045.346**

Tabel 1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IenM							
25	Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)	2.048.323	1.819.189	1.779.230	1.804.487	1.806.127	1.792.451
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		**2.048.323**	**1.819.189**	**1.779.230**	**1.804.487**	**1.806.127**	**1.792.451**

Tabel 2: Financieel overzicht doeluitkeringen (x € 1.000)

Bijlagen

Toelichting op het MIRT

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) kent op dit moment vijf onderdelen die samen waarborgen dat het doel van het MIRT gerealiseerd wordt. Deze vijf zijn (1) de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio in het najaar, (2) de in gezamenlijk overleg tussen Rijk en regio opgestelde gebiedsagenda's, (3) het MIRT Onderzoek, (4) de Spelregels van het MIRT en (5) het MIRT Projectenboek. Deze vijf onderdelen worden hieronder toegelicht.

Bestuurlijke overleggen MIRT

Het MIRT gaat uit van intensieve samenwerking tussen het Rijk en de decentrale overheden. Om dit te faciliteren is er het bestuurlijk overleg MIRT waarin elk najaar rijksinvesteringen en regionale investeringen op elkaar worden afgestemd. Voor het Rijk is het bestuurlijk kader voor de prioritering van opgaven en oplossing de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de beleidsmix investeren, innoveren en in stand houden. In het overleg komt het lopende rijksinvesteringsprogramma aan bod. Aan de hand hiervan worden nadere (financiële) afspraken en, waar nodig, bestuurlijke afspraken gemaakt. Ook wordt voortgang en agendering van nieuwe projecten besproken. Om besluitvorming over infrastructuur, water en ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zitten niet alleen decentrale bestuurders met verkeer en vervoer in hun portefeuille aan tafel, maar ook bestuurders met andere ruimtelijke portefeuilles. De resultaten van de bestuurlijke overleggen MIRT worden per brief aan de Tweede Kamer gemeld en tijdens het notaoverleg MIRT besproken.

Gebiedsagenda's

De gebiedsagenda's vormen de basis voor het bespreken van onderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT en het maken van concrete (financiële) afspraken. Vanaf 2009 zijn door Rijk en regio's gezamenlijk acht gebiedsagenda's opgesteld. Het gaat om Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost- en Noord-Nederland. Een gebiedsagenda bestaat grosso modo uit twee delen. Deel één beschrijft de visie en ontwikkelrichting van de betreffende regio, inclusief daaruit voortvloeiende majeure opgaven. Het tweede deel betreft de uitwerking van deze opgaven: welke mogelijke programma's en projecten kunnen nu of in de toekomst bijdragen aan het invullen van de opgaven? De gebiedsagenda's zijn in de bestuurlijke overleggen MIRT vastgesteld en vormen sindsdien de onderlegger én de visvijver voor deze overleggen. De gebiedsagenda's zelf zijn geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen.

Met de SVIR is het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid van het Rijk geherformuleerd en gedecentraliseerd. In de SVIR zijn opgaven van nationaal belang scherper benoemd en zijn keuzes gemaakt. Dit zal eind 2013 een doorwerking krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda's.

De centrale rol van de (geactualiseerde) gebiedsagenda's in het MIRT wordt versterkt door ze tevens in te zetten als inhoudelijk kompas bij het prioriteren van opgaven en projecten, inclusief de rolverdeling tussen Rijk en regio's.

MIRT Onderzoek

Een MIRT Onderzoek heeft betrekking op opgaven en/of ontwikkelingen die spelen in het ruimtelijk domein en die van rijksbelang zijn of mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Er worden twee typen MIRT Onderzoeken onderscheiden. Het eerste type onderzoek is gericht op ruimtelijke opgaven en/of ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Het andere type onderzoek heeft betrekking op het concretiseren van reeds lopende gebiedsontwikkelingsprojecten. Voor beide typen MIRT Onderzoek geldt dat de uitkomst leidt tot een aanscherping van de gebiedsagenda ten aanzien van de betreffende opgave of ontwikkelrichting. Ook kan de uitkomst aanleiding zijn om (bestuurlijke) afspraken tussen de verschillende betrokken partijen te maken met betrekking tot het vervolgproces, over een ruimtelijke reservering of over een aanpassing van sectorale wet- en regelgeving en normering. Rijk dan wel Rijk en regio samen beslissen of een MIRT Onderzoek nodig is. De afspraak om een MIRT Onderzoek te starten wordt gemaakt in het bestuurlijk overleg MIRT dan wel het Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma.

Spelregels van het MIRT

Het doel van de Spelregels van het MIRT is het beschrijven van de rollen en taken van partijen alsmede de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De spelregels schetsen het proces dat een MIRT opgave dan wel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Er worden vier beslismomenten onderscheiden, te weten start-, voorkeurs-, project- en opleveringsbeslissing. Het doel hiervan is om te verantwoorden hoe de beslissing tot stand is gekomen, wat de beslissing inhoudelijk bevat en wat het eventuele vervolgtraject is. Per beslismoment dient te worden voldaan aan het bijbehorende informatieprofiel, waar wordt ingegaan op de opgave/probleemanalyse, oplossingsrichtingen, betrokken partijen, financiën, besluitvorming en aanpak vervolg.

De spelregels werken daarbij als een zeef. Er is, uitgezonderd de opleveringsbeslissing, geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project is. Vanaf de planuitwerkingsfase kan integrale gebiedsverkenning worden geknipt in verschillende (deel)projecten. Een gezamenlijke uitvoeringsstrategie moet er dan voor zorgen dat de samenhang op gebiedsniveau bewaakt wordt.

De spelregels gelden voor alle betrokkenen bij een (mogelijke) MIRT opgave dan wel project/programma in het ruimtelijk domein. Dit geldt voor projecten/programma's van IenM voor het hele proces (verkenning, planuitwerking en realisatie). Bij de gebiedsgerichte verkenning worden ook de domeinen van EZ en BZK meegenomen. De trekker is verantwoordelijk voor de correcte toepassing van de spelregels. Zowel het Rijk als een decentrale overheid kan trekker zijn.

In 2011 zijn de spelregels geactualiseerd (TK 33000 A, nr 20, bijlage 2). Het betreft een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere 'vernatting' in het kader van het Deltaprogramma, het integreren van de Sneller&Beter werkwijze en de wijziging van de Tracéwet. Daarnaast wordt er een slag gemaakt met de vernieuwing van het MIRT, zowel qua inhoud, in te zetten (beleids-)instrumenten als betrokken partijen.

MIRT Projectenboek

Het MIRT Projectenboek wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuur- en Deltafonds aangeboden aan de Tweede Kamer. Met het boek wordt inzicht gegeven in de achtergrond van ruimtelijke rijksprojecten en -programma's, de stand van zaken en de planning. Hierdoor is het bruikbaar als naslagwerk voor de status en de voortgang van deze opgaven, projecten en programma's. In het MIRT Projectenboek worden investeringsprojecten- en programma's opgenomen waar sprake is van een ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook subsidiëring van projecten van decentrale overheden.

Toelichting op de projectbladen

Zoals aangegeven, kiest het kabinet ervoor om in het MIRT (Projectenboek) investeringsprojecten en -programma's op te nemen waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waarbij het Rijk direct financieel betrokken is. Dit betekent dat investeringen en financiële stromen waar het Rijk niet direct bij betrokken is, zoals bijvoorbeeld specifieke en gebundelde (doel)uitkeringen, niet opgenomen worden. Wel zijn enkele specifieke subsidieprogramma's opgenomen.

Per gebied zijn de projecten en programma's opgenomen in de numerieke volgorde van de Rijksbegroting; eerst Infrastructuur en Milieu (hoofdstukken XII, A en J) en daarna Economische Zaken (hoofdstuk XIII). De projecten die gefinancierd zijn uit het Infrastructuurfonds (hoofdstuk A) en het Deltafonds (hoofdstuk J) zijn verder geordend per modaliteit. Voor de volledigheid zijn voor water ook de projecten van waterkwaliteit (gefinancierd uit HXII) opgenomen. Eerst volgt water (waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit), daarna hoofdwegen, spoorwegen, regionale/lokale infrastructuur en hoofdvaarwegen. Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen meer specifieke beleids- en projectinformatie gegeven. Per artikel is daarnaast voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Een verkenning heeft een gele kleur, de planuitwerking een groene, de realisatie een rode en het beheer, onderhoud en vervanging een blauwe kleur.
Een enkel projectblad betreft een programma. Een programma bestaat uit projecten die soms in twee verschillende fasen zitten: planuitwerking en realisatie. Indien dit het geval is dan wordt de

gecombineerde fase 'Planuitwerking/realisatie' gehanteerd. De kleur van het blad wordt bepaald door het zwaartepunt van de programmabegroting. Als het merendeel van de financiën in de planuitwerking zit, is het groen, anders rood. Als voorbeeld het projectblad PHS: met gecombineerde fase 'Planuitwerking/realisatie'. Het projectblad is groen omdat het grootste gedeelte van het programmabudget in projecten zit die zich in de planuitwerkingsfase bevinden.

Opgave
Beschrijving van de opgave; dit kan zowel een knelpunt/probleem als een kans zijn.

Oplossing
De gekozen oplossing of (mogelijke) oplossingen/onderzoeksvarianten voor het aangegeven knelpunt/probleem, of de wijze waarop de kans benut wordt.

Inpassing
Eventuele grootschalige inpassingsmaatregelen.

Planning
De planning van het project/programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de openstelling/oplevering. Bij verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven. Er is ook specifieke aandacht voor het tracé- of projectbesluit. Bij brief van 13 februari 2013 (TK 33400-A, nr 49) is aangegeven dat bij de getemporiseerde projecten van Wegen/Vaarwegen een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling/oplevering. Het MIRT Projectenboek neemt voor deze projecten ook een bandbreedte op. Voornemen is om het principe van bandbreedtes uit te breiden naar alle projecten in de verkenning- en planuitwerkingfase op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Financiën
Het (taakstellende) budget of de (taakstellende) rijksbijdrage. Als dat niet mogelijk is, wordt eventueel een reservering van rijksmiddelen of een raming van de (project)kosten gegeven. De prijsbijstelling tranche 2013 is voor 2013 volledig en vanaf 2014 gedeeltelijk ingehouden. Ten tijde van het opstellen van de begroting/het MIRT Projectenboek had het kabinet nog geen besluit genomen over het al dan niet uitkeren van het resterende deel van de tranche 2013 van de prijsbijstelling. Wel is het programma volledig op prijspeil 2013 gebracht. De opgenomen budgetten zijn dus – tenzij expliciet anders vermeld – prijspeil 2013 inclusief BTW. Waar relevant wordt bij budgetten aangegeven met hoeveel tolopbrengsten rekening wordt gehouden. Beheer- en onderhoudskosten maken geen deel uit van het gepresenteerde taakstellend budget voor realisatie- en planuitwerkingsprojecten, tenzij expliciet anders vermeld. Als het van toepassing is, wordt ook de bijdrage van andere, decentrale, overheden vermeld. Tot slot is, waar dit aan de orde is, op projectniveau zichtbaar gemaakt waar taakstellingen uit het Regeerakkoord worden doorgevoerd en wat de omvang hiervan is.

Politiek/bestuurlijk
Betreft of gaat in op de politiek/bestuurlijke afspraken tussen de ministeries van IenM en EZ (of hun voorgangers), de Tweede Kamer, decentrale overheden en/of andere partijen.

Uitvoering
De wijze waarop de uitvoering ter hand genomen wordt. Daar waar relevant wordt tevens aangegeven wie verantwoordelijk is voor het project en/of de uitvoering daarvan. Hier wordt indien van toepassing ook beschreven hoe de 'markt' betrokken wordt/is bij de projectontwikkeling. De twee belangrijkste instrumenten bij de betrokkenheid van de markt zijn de marktscan en de PPC (Public Private Comparator). De marktscan wordt gebruikt in de verkenningsfase om te bekijken bij welk alternatief samenwerking met de markt de grootste meerwaarde heeft. In de planuitwerkingsfase wordt op het voorkeursalternatief de PPC uitgevoerd. Uit de PPC blijkt of samenwerking tussen overheid en markt meerwaarde heeft ten opzichte van het zelf uitvoeren van een project door de overheid. Voor IenM-projecten wordt de PPC uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- de projectkosten bedragen meer dan € 60 mln
- het project is na 2005 overgegaan naar de planuitwerkingsfase
- Rijkswaterstaat/ProRail is verantwoordelijk voor de uitvoering
- het is geen Beheer- en Onderhoudproject.

Op basis van de uitkomst van de PPC wordt bepaald of een vorm van publiek private samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt voorgesorteerd op een bepaalde contractvorm (DBFM (Design, Build, Finance and Maintain) DBM of DB).

File Top 50
Wanneer een wegenproject een bijdrage levert aan het verminderen of oplossen van een File Top 50 knelpunt, wordt dit aangegeven op het projectblad.

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen
Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot bovengenoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Projectenboek – dus in de periode september 2012 tot en met augustus 2013 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Projectenboek als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit projectenboek ten opzichte van het vorige projectenboek vermeld onder 2014. In ieder geval worden opgenomen wijzigingen in de financiën (zowel kostenstijgingen als -dalingen) toegelicht indien de wijziging meer dan 10% is ten opzichte van de vorige begroting. Daarbij wordt aangegeven bij welk moment in de begrotingscyclus die wijziging heeft plaatsgevonden terwijl in de financiële tabellen de kolom 'vorig budget' is geschrapt. Hiermee is de aansluiting tussen het MIRT Projectenboek en de (suppletoire) begrotingen verbeterd. Wijzigingen in het tijdschema worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan 1 jaar ten opzichte van de vorige begroting.

Waterveiligheid Verkenning en planuitwerking DF 01.02.01

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET	PLANNING	
Projectomschrijving		PB of TB	Openstelling
VERPLICHT			
Projecten Nationaal			
nHWBP	3.195	div.	div.
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
Afsluitdijk: Versterking	602	2017	2021
Afsluitdijk: Inbouw pompen t.b.v. waterafvoer (voorheen ESA)	211	2017	2021
Ambitie Afsluitdijk	18		
EPK Planuitw. en verkenningen Waterveiligheid (mn Afsluitdijk)	20		
Projecten Oost-Nederland			
Hoogwatergeul Kampen	0		
GEBONDEN			
Projecten Nationaal			
nHWBP: Rijksprojecten	573	div.	div.
Projecten Limburg			
Ooijen-Wanssum	121	2016	
Projecten Oost-Nederland			
IJsselsprong Zutphen	18		
Ruimte voor de Rivier IJsseldelta	121	na 2020	na 2020
Projecten Noord-Nederland			
Legger Vlieland en Terschelling	3	2014	2015
BESTEMD	**5**		
Projecten in voorbereiding:			
Projecten Nationaal			
Beheer, Onderhoud en Vervanging nieuwe aanleg (LCC)			
Steenbestortingen			
Projecten Zuidwestelijke Delta			
Rijksstructuurvisie Grevelingen-Volkerak Zoommeer			
Zandhonger Oosterschelde			
Tidal Test Centre Brouwersdam			
Overige projecten in voorbereiding			
Gesignaleerde risico's:			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	**4.887**		
Begroting DF 01.02.01	**4.887**		

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Waterveiligheid Realisatie DF 01.02.02

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
VERPLICHT										
Projecten Nationaal										
Deltafaciliteit Deltares	26	23	0	3	0					2013
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	852	613	60	87	66	25				2015
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	188	125	5	21	20	17				2015
Overige onderzoeken en kleine projecten	1.167	1.094	26	15	8	19	4	0	1	
Totaal programma realisatie	2.233	1.855	91	126	94	61	4	0	1	
Begroting DF 01.02.02			143	116	77	37	3	0	1	
Overprogrammering (-)	0		52	-10	-17	-24	-1	0	0	

Zoetwatervoorziening Verkenning en planuitwerking DF 02.02.01

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET	PLANNING	
Projectomschrijving		**PB of TB**	**Openstelling**
VERPLICHT			
Projecten Nationaal			
EPK Planuitwerking en verkenningen Zoetwatervoorziening	33		
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
TBES Markermeer	14	2014	2016
Marker Wadden	15	2014	2020
Projecten Zuidwestelijke Delta			
Besluit Beheer Haringvlietsluizen	71	2014	2018
Projecten Brabant			
Roode Vaart	10		
BESTEMD	0		
Projecten in voorbereiding			
Overige projecten in voorbereiding			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	**143**		
Begroting DF 02.02.01	**143**		

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Zoetwatervoorziening Realisatie DF 02.02.02

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		**t/m'12**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**later**	
VERPLICHT										
Projecten Nationaal										
Innovatie KRW	76	59	17							2012
Projecten Oost-Nederland										
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	39	39	0							2012
Kleine en afgeronde projecten	106	106	0							
Totaal programma realisatie	**221**	**204**	**17**							
Begroting DF 02.02.02			**17**							

Hoogwaterbeschermingsprogramma Realisatie DF 01.01.01/02

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Project HWBP-2										2020
Projecten Nationaal										
HWBP-2 Rijksprojecten	204	4	5	11	6	34	74	59	11	
HWBP-2 Waterschapsprojecten	2.970	717	128	286	338	352	260	161	728	
Overige projectkosten	44	10	6	6	6	6	5	4	1	
Totaal programma realisatie	3.218	731	139	303	350	392	339	224	740	
Begroting DF 1.01.01/02			186	261	331	452	293	261	703	
Overprogrammering (-)	0		47	-42	-19	60	-46	37	-37	

Ruimte voor de Rivier Realisatie DF 01.01.03

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Projectbudget Ruimte voor de Rivier	2.306	860	204	399	385	242	213	3		2015
Projecten Nationaal										
Totaal programma realisatie	2.306	860	204	399	385	242	213	3	0	
Begroting DF 01.01.03			159	378	391	257	213	48		
Overprogrammering (-)	0		-45	-21	6	15	0	45	0	

Maaswerken Realisatie DF 01.01.04

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Projectbudget Maaswerken										
Projecten Limburg										
Grensmaas	151	66	6	14	19	19	4	4	19	2017/2024
Zandmaas	403	235	15	21	21	21	21	21	48	2017/2020
Totaal programma realisatie	554	301	21	35	40	40	24	24	69	
Begroting DF 01.01.04			22	35	41	41	24	24	66	
Overprogrammering (-)	0		1	0	1	1	0	0	-3	

Hoofdwegennet Verkenning en planuitwerking IF 12.03.02

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET	PLANNING	
Projectomschrijving		PB of TB	Openstelling
VERPLICHT			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 m.b.t. planuitwerkingsprojecten	-328		
Projecten Nationaal			
Beter Benutten	465	nvt	nvt
Externe Planuitwerkingskosten Hoofdwegennet	243	nvt	nvt
Geluidsaneringprogramma-weg	255	nvt	nvt
Lucht-weg (NSL hoofdwegennet)	235	nvt	nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4) en A6 Almere (deel 5)	1.039	2011	Deel 4: 2024-2026 Deel 5: 2020-2022
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	332	2016	2028
A10 Zuidas	640	2016	2028
A12/A27 Ring Utrecht	970	2017	2023
A12/A27 Ring Utrecht, fase 2	150	2017	2024-2026
A27/A1 Utrecht.N.-knp. Eemnes-asl.Bunschoten	261	2014	2018
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	699	2018	2022-2024
N23 Alkmaar-Zwolle	36	nvt	2015
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	163	nvt	nvt
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	25	nvt	nvt
Projecten Zuidvleugel			
A13/A16 Rotterdam (excl. tolopbrengsten)	710	2015	2021
Projecten Brabant			
A27 Houten-Hooipolder	721	2017	2023-2025
Projecten Oost-Nederland			
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	36	2015	2016-2018
A12 Ede-Grijsoord	110	2011	2016-2018
A12/A15 Ressen-Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15)	529	2015	2019
N18 Varsseveld-Enschede	316	2013	2017
N35 Zwolle-Wijthmen	48	2015	2016-2018
Projecten Noord-Nederland			
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 [1)]	551	2014	2019-2021
GEBONDEN			
Projecten Nationaal			
Beter Benutten	50	nvt	nvt
Reservering meerkosten tunnelveiligheid	0	nvt	nvt
Reservering tolopgave DBFM-aanbestedingen NWO, A13/A16 en A12/A15	301	nvt	nvt
Reservering tegenvallende tolopbrengsten A12/A15	60	nvt	nvt
Reserveringen voor LCC	223	nvt	nvt
Projecten Zuidvleugel			
A4 Haaglanden (passage en poorten & inprikkers)	440		
As Leiden-Katwijk (A4-A44 RijnlandRoute)	555		
Projecten Brabant			
A58 Eindhoven-Tilburg	317		
A58 Sint Annabosch-Galder	116		
N65 Vught-Haaren [2)]	45		
Projecten Limburg			
A2 't Vonderen-Kerensheide [3)]	254		
Projecten Oost-Nederland			
N35 Nijverdal-Wierden	40		

Hoofdwegennet Verkenning en planuitwerking IF 12.03.02

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET	PLANNING	
Projectomschrijving		**PB of TB**	**Openstelling**
BESTEMD	**2.641**		
Projecten in voorbereiding			
Projecten Nationaal			
Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud			
Studiebudget Verkenningen			
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
A7/A8/A9/A10 Noordkant Amsterdam			
Projecten Zuidvleugel			
Blankenburgverbinding (NWO)			
A20 Nieuwerkerk-Gouwe			
Projecten Oost-Nederland			
A1 Zone (Apeldoorn-Deventer-Azelo)			
Overige projecten in voorbereiding			
Gesignaleerde Risico's			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	**13.247**		
Begroting IF 12.03.02	**13.247**		

1) Dit beschikbare budget is excl. de middelen die op artikel 14 worden begroot (€ 55 mln).
2) Dit is exclusief de € 10,6 mln. die RWS heeft gereserveerd voor maatregelen op en langs de N65, conform het convenant tussen RWS en Vught van 13 juni 2007.
3) Bedrag is inclusief regiobijdrage (€ 35 mln, pp 2020).

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Hoofdwegennet Geïntegreerde contractvormen IF 12.04

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		**t/m'12**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**later**	
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland										
Aflossing tunnels	1.225	381	53	53	55	56	57	58	512	-
A10 Tweede Coentunnel	2.196	626	200	105	91	76	52	52	995	2013
A1/A6/A9 Schiphol-Amterdam-Almere	1.463		3	10	10	10	255	52	1.122	2042
A12 Lunetten-Veenendaal	627	150	65	24	24	24	24	24	294	2012
Projecten Zuidvleugel										
A15 Maasvlakte-Vaanplein	2.031	189	41	347	357	274	52	52	717	2015
Projecten Brabant										
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	288	266	2	1	1	1	2	2	13	2005
Projecten Noord-Nederland										
N31 Leeuwarden-Drachten	146	101	6	6	6	6	6	6	11	2007
N33 Assen-Zuidbroek	315		12	45	13	13	13	13	206	2034
Totaal programma geïntegreerde contractvormen	**8.291**	**1.714**	**382**	**591**	**557**	**459**	**461**	**258**		

Hoofdwegennet Realisatie IF 12.03.01

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Projecten Nationaal										
Dynamisch verkeersmanagement	160	125	10	9	16					-
Kleine projecten / Afronding projecten	153		41	28	21	22	8		34	nvt
Programma 130 km	57	11	34	10	0	0	0	0		
Programma aansluitingen	99	23	4	7	17	21	14	13		nvt
Quick Wins Wegen	36	10	1	0	1	24				-
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.581	1.328	125	55	34	8	32			2016
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland										
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	2.174	333	140	171	109	211	498	238	474	2024
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1.219	1.181	23	10	5					2012
A9 Badhoevedorp	336	28	44	43	45	46	46	48	36	2017
A10 Amsterdam praktijkproef FES	48	6	4	10	26	1				2015
A28 Utrecht-Amersfoort	224	139	54	28	2					2013
Projecten Zuidvleugel										
A4 Burgerveen-Leiden	586	415	23	55	42	8	2	2	42	2014
A4 Delft-Schiedam	661	123	140	180	162	36	20			2015
Projecten Zuidwestelijke Delta										
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	10		0	1	2	3	3	1		
N61 Hoek-Schoondijke	118	35	30	25	19	3	7			2014
Projecten Brabant										
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	275	129	54	56	30	5				2015
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	11	0	7	4						2014
Projecten Limburg										
A2 Maasbracht-Geleen, 1e fase	170	151	6	4	2	8				2011/2013
A2 Passage Maastricht	623	350	142	91	30	9				2016
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	110	37	0	53	6		14			2010/2015
A67 Aanpak toerit Someren	6		0	6						
Projecten Oost-Nederland										
A50 Ewijk-Valburg	276	216	29	4	26					2015
N35 Combiplan Nijverdal	307	214	70	20	2				0	2014
Projecten Noord-Nederland										
N31 Leeuwarden (De Haak)	193	57	72	52	12					2014
N33 Assen (zuid)-Zuidbroek	0									
Overige maatregelen										
Meer kwaliteit leefomgeving	107		2	1	20	15	20	20	30	
Meer veilig 2	27		27							
Meer veilig 3	40				10	10	10	10		
Verzorgingsplaatsen	25		4	5	5	10				
Afrondingen	-1			-1						
Totaal uitvoeringsprogramma	7.545	4.911	1.088	928	644	441	674	331	614	
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 m.b.t. planuitwerking			77	79	35	7			13	
Totaal programma realisatie			1.165	1.007	679	448	674	331	628	
Budget Realisatie IF 12.03.01			1.115	857	529	448	824	531	628	
Overprogrammering (-)			-50	-150	-150	0	150	200		

Spoorwegen Personenvervoer Verkenning en planuitwerking IF 13.03.04

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET	PLANNING	
Projectomschrijving		PB of TB	Openstelling
VERPLICHT			
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma IF 13.03.01	0	nvt	nvt
Projecten Nationaal			
Kleine projecten Personenvervoer	5	nvt	nvt
Reservering opbouw compensatie NS	152	nvt	nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
Adam Zuidas station (NSP)	235	2016	2026
Adam Zuidas 4-sp	119	2016	2026
Projecten Oost-Nederland			
Quick scan Decentraal spoor Gelderland	18	2013/2014	2014-2018
Traject Oost (Conv.DMB)		gereed	gereed
Lenteakkoordimpuls voor 4 spoorlijnen Oost-Nederland	25	2013	2014-2017
GEBONDEN			
Projecten Nationaal			
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	29	div.	div.
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	92	div.	div.
Grensoverschrijdend Spoorvervoer, fase 2	43	div.	2014-2018
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	1.334	div.	div.
Reservering Businesscase NSP	12	nvt	nvt
Programma overwegen	200	div.	div.
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	638	2015	2021
BESTEMD	**2.174**		
Projecten in voorbereiding			
Projecten Nationaal			
ERTMS			
Overige projecten in voorbereiding			
Gesignaleerde risico's			
Totaal planuitwerkingsprogramma	**5.076**		
Begroting IF 13.03.04	**5.076**		

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Projecten Nationaal										
Benutten										
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum [1]	39	1	16	22	1					2012/2014
Geluidsanering Spoorwegen	626	18	1	4	11	43	84	73	392	divers
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	29		8	11	3	6	1			divers
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer										
PHS DSSU (inclusief voorinvestering)	278	4	33	67	85	79	11			2012/2015
Vervanging Dieze brug Den Bosch	2		2	1						2014
Stations en stationsaanpassingen										
Kleine stations	78	24	6	2	9	11	9	9	10	divers
Overige projecten/programma's /lijndelen etc.										
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	397	306	13	26	28	20	4			divers
Fietsparkeren bij stations	221		15	18	18	18	18	18	115	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	29	5	0	5	5	5	5	5		divers
Ontsnippering	84	17	8	5	5	19	21	7		divers
Programma Kleine Functiewijzigingen	589		40	89	154	89	82	65	70	divers
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	319		77	73	33	41	26	26	43	divers
Reistijdverbetering	12		6	5	1					2013
Toegankelijkheid stations	503		44	44	45	46	46	43	235	divers
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland										
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	956	619	57	60	57	42	30	30	62	2005 e.v.
Amsterdam-Almere-Lelystad										
OV SAAL korte termijn	840	62	121	151	172	172	79	80	2	2016
Stations en stationsaanpassingen										
Amsterdam CS, Cuypershal	38	4	5	12	10	4	2			2014/2016
Amsterdam CS, Fietsenstalling	35	3	1	8	8	7	6	2		2013/2018
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	346	141	65	53	51	27	9			2016
Overige projecten/lijndelen etc.										
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	185	124	22	15	10	3	7	4		divers
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	37	12	2	6	8	5	4			2013/2015
Projecten Zuidvleugel										
Stations en stationsaanpassingen										
Den Haag CS (t.b.v. NSP)	117	84	23	9						2014
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	275	220	36	20						2013
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	38	3	1	1	7	11	11	4	1	2018
Overige projecten/lijndelen etc.										
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	538	359	76	36	54	12				2015/2017
Projecten Brabant										
Stations en stationsaanpassingen										
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	56	26	9	8	5	5	3			2016/2017
Projecten Oost-Nederland										
Utrecht-Arnhem-Zevenaar										
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	108	80	14	8	3	2				2011/2014
Sporen in Arnhem	299	282	14	1	1					2011
Traject Oost uitv. convenant DMB [2]	234	3	10	18	46	41	26	23	67	2019
Overige projecten/lijndelen etc.										
Hanzelijn	1.020	934	59	8	4	6	8			2012
Regionale lijnen Gelderland	14	2	2	3	1	4	2	1		divers

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Projecten Noord-Nederland										
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	5	2	2	1	0					
Sporendriehoek Noord-Nederland	194	26	6	14	27	37	35	23	27	divers
Totaal ProRail projecten	8.540	3.361	795	801	864	755	530	411	1.024	
Overige (niet ProRail) projecten										
Afdekking risico's spoorprogramma's	29			15	13		2			n.v.t.
Intensivering Spoor in steden (I)	246	184	9	13	13	13	14			
Spoorzone Ede	42	2		19	13	9				
Totaal overige (niet ProRail) projecten	316	186	9	46	38	22	16	0	0	
Totaal programma realisatie	8.856	3.546	804	847	902	776	546	411	1.024	
Budget Realisatie IF 13.03.01			787	811	904	785	588	411	1.024	
Overprogrammering (-)			-17	-36	2	9	42			

1) Van het totale budget is € 6 mln aan Prorail beschikt. De overige kosten zijn voornamelijk bestemd voor ombouw materieel, opleidingskosten en de ontwikkeling van een referentiesysteem.
2) Inclusief uitgaven m.b.t. planuitwerking verantwoord op IF 13.05.01.

Spoorwegen Geïntegreerde contractvormen IF 13.04

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Projecten Nationaal										
Infraprovider HSL-Zuid										2007
Reguliere beschikbaarheidsvergoeding	3.563	858	147	147	148	149	149	149	1.816	
Rente- en belastingaanpassingen	0	-8	-7	-1	16	0	0	0	0	
Totaal programma geïntegreerde contractvormen	3.563	850	140	146	164	149	149	149	1.816	
Begroting IF 13.04		850	140	146	164	149	149	149		

Spoorwegen Goederenvervoer Verkenning en planuitwerking IF 13.03.05

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET	PLANNING	
Projectomschrijving		**PB of TB**	**Openstelling**
VERPLICHT			
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma IF 13.03.02	17		
GEBONDEN			
Projecten Nationaal			
Aslastencluster III	11	nvt	nvt
Europese ERTMS verbindingen	6	nvt	nvt
Kleine project Goed	5	nvt	nvt
Projecten Zuidvelugel			
Calandbrug	157	2014	2019
BESTEMD	**6**		
Projecten in voorbereiding			
Overige projecten in voorbereiding			
Gesignaleerde Risico's			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	**202**		
Begroting IF 13.03.05	**202**		

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Spoorwegen Goederenvervoer Realisatie IF 13.03.02

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
ProRail Projecten										
Uitgaven m.b.t. planuitwerking op IF 13.03.05		-16	-1	-4	-1	0	-1	-5	-4	
Projecten Nationaal										
Aslasten Cluster III realisatie	1		0	0						
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua [1)]	170	15	21	37	47	29	8	9	5	2013e.v.
PAGE risico reductie	18	8	1	0	1	3	3	2	1	divers
Projecten Zuidvleugel										
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding [1)]	217	1	40	53	24	20	25	38	16	2014 e.v.
Projecten Zuidwestelijke Delta										
Geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn	27	9	1	1	6	4	6			2014/2016
Projecten Oost-Nederland										
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov) [1)]	154	42	4	13	8	11	16	22	37	divers
Overige projecten										
Nazorg gereedgekomen projecten	4	0	2	1	1					divers
Totaal ProRail Projecten	**557**	**59**	**67**	**102**	**86**	**67**	**56**	**65**	**55**	
Overige (niet ProRail) Projecten				**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
Totaal programma realisatie	**557**		**67**	**102**	**86**	**67**	**56**	**65**	**55**	
Budget Realisatie IF 13.03.02			**59**	**90**	**98**	**75**	**56**	**65**	**55**	
Overprogrammering (-)			**-8**	**-12**	**12**	**8**				

1) Inclusief uitgaven m.b.t. planuitwerkingen verantwoord op IF 13.05.02/13.03.05.

Regionale/lokale infrastructuur Verkenning en planuitwerking IF 14.01.02

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET	PLANNING	
Projectomschrijving		PB of TB	Openstelling
VERPLICHT			
Projecten Brabant			
Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor)	268	2014	2019-2021
GEBONDEN			
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
Ombouw Amstelveenlijn	76	2013	2020
BESTEMD	32		
Projecten in voorbereiding			
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
HOV Knoop Amstelveen			
Projecten Zuidvleugel			
BTW tramtunnel Den Haag			
Overige projecten in voorbereiding			
Gesignaleerde risico's			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	376		
Begroting 14.01.02	376		

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Regionale/lokale infrastructuur Realisatie IF 14.01.03

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland										
N201	178	159	10	10						2014
Noord/Zuidlijn	1.182	956	24	48	43	45	46	21		2017
Utrecht, Tram naar de Uithof	110		28			13	40	29		2018
Projecten Zuidvleugel										
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe	113		6	13	27	26	26	13		2019-2021
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	203		10	10	12	29	29	47	64	2018
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE)	890	854	2	6	12	16				2006/2016
Rotterdamsebaan	300						7	62	231	2020-2022
Projecten Oost-Nederland										
Nijmegen 2^e stadsbrug	71	68	3							2013
Totaal programma realisatie	3.047	2.037	83	88	94	129	148	173	295	
Budget Realisatie IF 14.01.03			87	84	67	125	179	173	295	
Overprogrammering (-)			4	-4	-27	-4	31			

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn Realisatie IF 14.03

		BUDGET IN € MLN								
Projectomschrijving	**Totaal rijk**	**t/m'12**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**later**	**Bijdrage regio**
Projecten Noord-Nederland										
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	546	21	27	131	39	140	97	70	21	200
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	537	265				60	53	53	106	370
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	130		17	16	16	16	16	16	33	100
Begroting IF 14.03	**1.213**	**286**	**44**	**147**	**55**	**216**	**166**	**139**	**160**	**670**
Overige afspraken										
LMCA Spoor: spoordriehoek	194	26	27	9	31	24	26	20	31	
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland	**1.407**	**312**	**71**	**156**	**86**	**240**	**192**	**159**	**191**	

Hoofdvaarwegen Verkenning en planuitwerking IF 15.03.02

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET	PLANNING	
Projectomschrijving		**PB of TB**	**Openstelling**
VERPLICHT			
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 m.b.t. planuitwerkingsprojecten	-21	nvt	nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	216	2014	2020
Zeetoegang IJmond	594	2015	2019
Projecten Zuidwestelijke Delta			
Grote zeesluis in het kanaal Gent-Terneuzen	174	2015	nnb
Max. bijdr. aan Vlaanderen kanaalaanp. tbv zeesluis	155	nvt	nvt
Projecten Limburg			
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal	32		2018
Projecten Noord-Nederland			
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	2014	2023
Verruiming vaarweg Eemshaven -Noordzee	42	2014	2017
GEBONDEN			
Projecten Nationaal			
Bijdrage aan agentschap t.b.v. planuitwerkingen	67	nvt	nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6		2025-2027
Lichteren buitenhaven IJmuiden	65	2014	2017
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36		2023
Projecten Zuidvleugel			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	3	2015	2016
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes	29	2016	2017
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10		2025-2027
Projecten Zuidwestelijke Delta			
Capaciteit Volkeraksluizen	157		2024-2026
Projecten Oost-Nederland			
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36		2026-2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	2016	2018-2020
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	72	2014	2018-2020
Toekomstvisie Waal	131	2015	2019-2021
Verruiming Twentekanalen fase 2	27	2015	2018-2020
BESTEMD	**343**		
Projecten in voorbereiding			
Projecten Zuidwestelijke Delta			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding		2014	2015
Kreekraksluizen			2026-2028
Projecten Oost-Nederland			
Verkenning IJssel fase 2			2028
Projecten Noord-Nederland			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl			2025-2027
Overige projecten			
Beheer, Onderhoud en Vervanging nieuwe aanleg (LCC)			
Gesignaleerde risico's			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	**2.303**		
Begroting 15.03.02	**2.303**		

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Hoofdvaarwegen Realisatie IF 15.03.01

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Projecten Nationaal										
Beter Benutten	12		2	7	2					
Dynamisch Verkeersmanagement	89	28	41	15	4					2014
Quick Wins Binnenhavens	81	54	1	5	12	10				eind 2012
Subsidieprogramma Zeehaveninnovatieproject voor Duurzaamheid (ZIP)	5	3	2	1						
Walradarsystemen	24	14	2	3	2		3			divers
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland										
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	14	1	5	5	3	0				2015
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	10		3						2015
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	17	8				2	2	2	2	2016
Walradar Noordzeekanaal	26	20	4	1	0					2014
Projecten Zuidvleugel										
Verbreding Maasgeul	2	2	0							-
Projecten Brabant										
Wilhelminakanaal Tilburg	79	2	6	21	24	9	16			2016
Zuid-Willemsvaart; Maas-Veghel	452	164	131	95	20	42				2015
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	54	54								-
Projecten Limburg										
Bouw 4^{e} sluiskolk Ternaaien	10	9		0						2015
Maasroute, modernisering fase 2	648	330	74	67	57	52	41	10	18	2018
Projecten Oost-Nederland										
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	53	5	11	10	7	12	1	8		2016
Projecten Noord-Nederland										
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	282	158	23	38	33		13	10	8	2017
Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	4	2	1							2013
Overige projecten										
Amendement ligplaatsen	6	1	5							divers
Kleine projecten	92	92								nvt
Totaal programma realisatie	**1.963**	**956**	**310**	**272**	**163**	**128**	**77**	**30**	**28**	
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 m.b.t. planuitwerkingsprojecten			3	5	0					
Programma Realisatie IF 15.03.01			**313**	**276**	**164**	**128**	**77**	**30**	**28**	
Budget Realisatie IF 15.03.01)			**327**	**234**	**121**	**128**	**112**	**65**	**28**	
Overprogrammering (-)			**14**	**-43**	**-43**		**35**	**35**		

Betuweroute Realisatie IF 17.02

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Betuweroute										**2007**
Reguliere SVV-middelen	932	910	10	6	6					
FES-middelen	2.826	2.826								
Privaat	843	843								
Financiering ProRail	97	97								
Bijdrage Gelderland	8	8								
Bijdrage VROM	14	14								
EU-ontvangsten	175	175								
Totaal programma realisatie	**4.895**	**4.873**	**10**	**6**	**6**					

Hogesnelheidslijn Realisatie IF 17.03

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	**6.151**	**6.131**	**20**							
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.635	2.625	10							
- Fes regulier	1.710	1.710								
- Privaat	940	940								
- EU-ontvangsten	193	193								
- Ontvangsten derden	144	144								
- Risicoreservering	529	519	10							
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	**115**	**115**								
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	**1.012**	**1.012**								
Totaal (excl. reeks Infraprovider)	**7.278**	**7.258**	**20**							
Begroting IF 17.03			**20**							

Project Mainportontwikkeling Rotterdam Realisatie IF 17.06

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Project Mainportontwikkeling Rotterdam										
Uitvoeringsorganisatie	24	17	1	1	1	1	1	1	1	pm
750 ha	30									pm
Groene verbinding	31									2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)										2021
Landaanwinning										
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2								2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	113	75	6	5	4	4	2	2	15	pm
Landaanwinning	742	742								2013
BTW Buitencontour	138	138								2013
Onvoorzien	72	2	22	12	12	12	12			pm
Totaal programma realisatie	**1.152**	**976**	**29**	**18**	**17**	**17**	**15**	**3**	**16**	
Begroting IF 17.06			**29**	**18**	**17**	**17**	**15**	**3**	**16**	

1) Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 26 januari 2005 inzake de PKB+ heeft in 2005 en 2006 een hersteltraject gelopen. De kosten hiervan zijn opgenomen onder de uitvoeringsorganisatie.

Intermodaal vervoer Realisatie IF 18.03

	TOTAAL	BUDGET IN € MLN								OPLEVERING
Projectomschrijving		t/m'12	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	
Multi- en modaalvervoer										
Container Transferium Alblasserdam	5	1		4						2014
RSC Maasvlakte	8	1	2	2	3					
Totaal programma realisatie	**13**	**2**	**2**	**6**	**3**					
Begroting IF 18.03			**2**	**6**	**3**					

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 juli 2012-1 juni 2013)

In deze voortgangsrapportage is de voortgang opgenomen van de projecten die onder de Tracéwet worden uitgevoerd tot het moment dat het Tracébesluit is genomen. Deze rapportage beslaat de periode van 1 juli 2012 tot 1 juni 2013, met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage over de periode 1 januari 2012 tot 30 juni 2012. De wet stelt dat twee keer per jaar de voortgang van projecten wordt gemeld. Op 7 juni 2013 (TK 2012-2013, 33 400 A, nr 103) hebben wij de Kamer geschreven dat, vanwege de gevolgen van de financiële taakstelling op het Infrastructuurfonds (door het Begrotingsakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012) en de daaruit voortvloeiende herijking van de projectplanningen, het eerstvolgende rapportagemoment dit MIRT Projectenboek 2014 zou zijn.

Nieuwe tracéwet

De nieuwe Tracéwet is op 1 januari 2012 van kracht geworden (Staatsblad 2011, 595).
In deze wet is de verkenning als integraal onderdeel van de procedure opgenomen. Daarom wordt voortaan naast de informatie over projecten in de planuitwerkingsfase ook de voortgangsinformatie van projecten in de verkenningsfase opgenomen.
Een verkenning kan volgens een korte procedure verlopen, waarbij na de Startbeslissing via het Ontwerp Tracébesluit een Tracébesluit wordt vastgesteld.Ook is een uitgebreide procedure mogelijk: hierbij volgt na het uitbrengen van een Startbeslissing de Voorkeursbeslissing, weergegeven in een Structuurvisie. Vervolgens start de planuitwerking om via het Ontwerp-Tracébesluit te komen tot een Tracébesluit.
Niet iedere verkenning hoeft te leiden tot een vervolgstap volgens de Tracéwet. De mogelijkheid bestaat, dat een project verder de procedures van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zal volgen of een andere uitwerking zal krijgen.

Een aantal projecten, dat al gestart is onder de Tracéwet van vòòr 1 januari 2012, is opgenomen in de lijst waarvoor het overgangsrecht geldt. Het gaat om de volgende projecten (zie ook Staatscourant 2012, 25926). Voortschrijdend inzicht kan tot wijziging van de naam van een project hebben geleid.

Hoofdwegen:

- A1-zone (gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)
- A1 Bunschoten-Hoevelaken (spitsstrook)
- A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein (spitsstrook)
- A10 Zuidas
- A13/A16/A20 Rotterdam
- A27 Houten-Hooipolder
- A28/A1 knooppunt Hoevelaken
- A58 Sint Annabosch-Galder
- N35 Wierden-Nijverdal
- N50 Ens-Emmeloord
- RRAAM: Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer
- Integrale benadering Holland-Rijnland (RijnlandRoute)

- Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)
- Haaglanden (A4 Passage en Poorten & Inprikkers)
- A27/A12 Ring Utrecht

Landelijke spoorwegen:
- Projecten ter uitwerking van de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het gaat om de trajecten:
  - Alkmaar-Amsterdam
  - Amsterdam-Utrecht-Eindhoven
  - Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen
  - Den Haag-Rotterdam-Breda (uitgezonderd Rijswijk-Delft)
  - Breda-Eindhoven
  - Goederenroute Zuid-Nederland: Betuweroute-Boog Meteren-Eindhoven-Venlo-grens.

Hoofdvaarwegen:
- Beatrixsluis
- Grote zeesluis Terneuzen

Ontwikkelingen
Met de brief van 13 februari 2013 (TK vergaderjaar 2012-2013, 33 400 A, nr 48) hebben we invulling gegeven aan de bezuinigingen op het IF. In deze brief is tevens aangekondigd dat voor zover mogelijk bij het MIRT Projectenboek 2014 voor alle projecten een geactualiseerde planning wordt opgenomen. Deze Voortgangsrapportage gaat dan ook uit van de herijkte planningen na invulling van de bezuinigingen.

Naast de gevolgen van de bezuinigingen op de projectplanningen hebben ook het herstel van het geluidregister (SWUNG) en nieuwe berekeningen met het verkeersmodel NRM 2013 op enkele projecten effect gehad. In de afzonderlijke MIRT-projectbladen staat per project de nieuwe planning met een korte toelichting op de aanpassing aangegeven.

Resultaten van de afgelopen periode
Ondanks de discussie over de invulling van de bezuinigingen en de gevolgen daarvan op de voortgang van de projecten, is in de periode tussen juli 2012 en juni 2013 voor een groot aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

Een Standpunt is ingenomen voor het project:
- A13/A16 Rotterdam

Een Startbeslissing is genomen voor de projecten:
- N65 Vught-Haaren
- A58 Tilburg-Eindhoven
- A2 ‘t Vonderen-Kerensheide

Een Voorkeursbeslissing is genomen voor het project:
- Integrale benadering Holland-Rijnland (RijnlandRoute)
- Haaglanden (A4 Passage en Poorten & Inprikkers)

Tracébesluiten zijn vastgesteld voor de projecten:
- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (gewijzigd TB)
- N31 Harlingen
- Sporen in Utrecht: tracédeel Amsterdam-Rijnkanaal-Utrecht CS en tracédeel Utrecht CS-Houten
- Voor het project A28 Utrecht-Amersfoort is het Wegaanpassingsbesluit (WAB) vastgesteld

Projecten die van de planstudiefase naar de realisatiefase zijn overgegaan zijn:
- A9 Omlegging Badhoevedorp
- A28 Utrecht-Amersfoort

De volgende projecten zijn opengesteld:
- De Hanzelijn, de nieuwe spoorwegverbinding van 50 km tussen Lelystad Centrum en Zwolle.
- De N50 Ramspol-Ens, een verbreding van de autoweg van 2x1 naar 2x2 (17 km) met een energiezuinige brug over het Ramsdiep.
- De A5 Westrandweg, de nieuwe verbinding tussen de knooppunten Raasdorp en Amsterdam-Westpoort, een autosnelweg met 2x3 rijbanen (40 km).
- A10 2de Coentunnel: verbreding van de autosnelweg van 2x2 naar 2x3 met 2 wisselstroken (40 km).
- A12 Utrecht-Veenendaal: verbreding van de autosnelweg (in totaal 52 km) met de onderdelen: Bunnik-Driebergen (1 extra rijstrook en 1 plusstrook, van 2x2 naar 2x4 km), Driebergen-Maarsbergen (1 plusstrook, van 2x2 naar 2x3) en Maarsbergen-Veenendaal (plusstroken, van 2x2 naar 2x3).

Toelichting op de tabellen met projecten
In de tabellen op de volgende pagina’s zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven. Deze rapportage heeft als peildatum 1 juni 2013. De voortgang ten opzichte van de eerste helft van 2012-zie MIRT Projectenboek 2013-is er in te lezen. Is eenmaal een Tracébesluit genomen, dan gaat het project over naar de realisatiefase en wordt het niet meer opgenomen in het overzicht. Bij openstelling wordt het project wel onder de mijlpalen van de afgelopen periode gemeld.

In totaal zijn er 30 projecten: 7 verkenningen en 22 planuitwerkingen. De verkenningen betreffen alle Hoofdwegenprojecten. Ze zijn in een aparte tabel opgenomen.
De planuitwerkingen staan gerubriceerd naar landsdeel. Hiervan zijn er 15 bij Hoofdwegen, 4 bij Spoorwegen en 3 bij Vaarwegen. Eén planuitwerking (Amsterdam Zuidas) is een combinatie van Hoofdwegen en Spoorwegen. De projecten voortvloeiend uit de voorkeursbeslissingen van de verkenningen Rijnlandroute en Haaglanden zijn niet in de tabel opgenomen, daar nog geen planning is opgesteld voor het vervolg.

In navolging van de eerdergenoemde brief van 13 februari 2013 hanteren wij voor de getemporiseerde projecten bij de mijlpaal realisatie voor de verkenning- en planuitwerkingartikelen van Wegen en Vaarwegen bandbreedtes voor de openstelling. In de begroting 2014 is een groeitraject aangekondigd om dit principe verder uit te breiden.

Voortgangsoverzicht Tracéwetprojecten (peildatum 1 juni 2013)

Toelichting gebruikte afkortingen:

- AV: Aanvangsbeslissing
- SN: Startnotitie
- RL: Richtlijnen
- TN/MER: Trajectnota/Milieueffectrapportage
- SP: Standpunt
- (O)TB: (Ontwerp) Tracébesluit
- SB: Startbeslissing
- VK: Voorkeursbeslissing
  SB en VK zijn opgenomen in de Tracéwet bij de wijziging per 1 januari 2012.
- R: Realisatie
- Asw: autosnelweg
- As: autoweg

Verkenningen

Projectnaam	Startbeslissing	Geplande mijlpalen	Procedure
Hoofdwegen			
A58 Sint Annabosch-Galder	Q4 2010	OTB 2017	Het project volgt de korte procedure.
A58 Tilburg-Eindhoven	Q2 2013	OTB 2017	Het project volgt de korte procedure.
N65 Vught-Haaren	Q2 2013	Bestemmingsplan 2017	Het project volgt de Wro-procedure.
A2 ’t Vonderen-Kerensheide	Q2 2013	TB 2015	Het project volgt de korte procedure.
A1-zone (Apeldoorn-Deventer-Azelo)	Q4 2010		Het project volgt de korte procedure.
N35 Nijverdal-Wierden	Q1 2011	TB 2015	Het project volgt de korte procedure.
Blankenburgverbinding (NWO)	Q1 2010	VK Q4 2013 OTB 2015 TB 2015 R 2017-2022	Het project volgt de uitgebreide procedure.

Planuitwerkingen

Nationaal

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q1/Q2 2012	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting [1)]	Maatregel Aantal km
Spoorwegen					
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	TN/MER Q2 2001			In afwachting van overleg met België en Duitsland.	

1) In de kolom “Toelichting” wordt beschreven waardoor de planning is bijgesteld. Projectspecifieke redenen voor aanpassing van de planning zijn opgenomen in de tabel. Geen toelichting is opgenomen als de planning is herijkt na duidelijkheid over de invulling van de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012; dit geldt namelijk voor vrijwel ieder project.

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q1/Q2 2012	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting [1]	Maatregel Aantal km
Hoofd- en spoorwegen					
Amsterdam Zuidas (spoor en weg)	VK Q3 2012	TB 2015 R vanaf 2015	OTB 2015 TB 2016 R 2013-2028	Planning aangepast conform brief aan Tweede Kamer van 22 maart 2013 (TK 32668, nr 9).	*Weg:* verbreding 5 km Asw van 3+spits/weefstrook naar 2 x (4+1+weefstrook) Waarvan 1,1 km tunnel. *Spoor:* Verbreding perrons met circa 3 m
Hoofdwegen					
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken			OTB Q2 2014 TB 2015 R 2014-2016	Project opgenomen in lijst overgangsrecht Tracéwet. Geen eerder besluit genomen maar verkenning is afgerond in 2011.	Aanleg derde rijstrook 5 km
A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein			OTB Q1 2014 TB 2014 R 2014-2015	Project opgenomen in lijst overgangsrecht Tracéwet. Geen eerder besluit genomen maar verkenning is afgerond in 2011.	Aanleg spitsstrook 15 km
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	VK Q3 2012		OTB 2015 TB 2016 R 2017-2028	Planning aangepast conform brief aan Tweede Kamer van 22 maart 2013 (TK 32668, nr 9).	Aanpassing knooppunten in samenhang met Amsterdam Zuidas. 2 km per knooppunt.
A27/A1 Utrecht Noord -Knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten	OTB/MER Q4 2010	TB Q1 2013 R 2016-2018	TB Q3 2014 R 2016-2018	Het opnieuw doorrekenen van de effecten met het NRM 2013 heeft tot aanpassing geleid.	A1: asw 2x2 wordt asw 2x4 A27: asw 2x2 wordt asw 2x3 26 km
A27/A12 Ring Utrecht	RL Q2 2009	OTB/MER 2014 TB 2014 R 2016-2023	OTB/MER 2015 TB 2016 R 2018-2024/26		Asw 4-6 wordt asw 7-7 en asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 114,8 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	RL Q2 2009	OTB/MER 2016 TB 2016 R 2017-2020	OTB/MER 2017 TB 2018 R 2019-2022/24		Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 82,8 km
N50 Ens-Emmeloord	VK Q1 2012		OTB Q4 2013 TB 2014 R 2014-2015	Planning verschoven vanwege aanpassing geluidregister en opnieuw doen van geluidberekeningen.	Aw van 2x1 naar 2x2 7 km
Spoorwegen					
Doorstroomstation Utrecht (DSSU)	VK 2010 (PHS)		OTB Q4 2013 TB Q2 2014 R 2016		Circa 5 km
Vaarwegen					
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	VK Q1 2012	OTB/MER 2013 TB 2014 R 2015-2020	OTB/MER Q2 2014 TB 2014 R 2016-2020		

Zuidvleugel

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q1/Q2 2012	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting [1]	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A13/A16 Rotterdam	SP Q2 2013	SP Q3 2012 OTB/MER Q3 2013 TB 2014 R 2015-2020	OTB/MER Q4 2014 TB 2015 R 2017-2021		Aanleg asw 2x2 44 km
Spoorwegen					
4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid	AV Q4 2011	OTB/MER 2014 TB 2014/2015 R 2017-2020	OTB/MER Q1 2014 TB 2014/2015 R 2017-2020		Uitbreiding van 2 naar 4 sporen, inclusief seinoptimalisatie bij Delft-Zuid met mogelijkheid project aansluitend te bouwen in spoortunnel Delft. 5,8 km

Zuidwestelijke Delta

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q1/Q2 2012	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting [1]	Maatregel Aantal km
Vaarwegen					
Grote zeesluis in kanaal Gent-Terneuzen	VK Q1 2012		OTB Q4 2014 TB 2015	Met Vlaanderen volgt nader overleg over de planning van de realisatie.	

Brabant

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q1/Q2 2012	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting [1]	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A27 Houten-Hooipolder	RL Q3 2008	OTB/MER 2014 TB 2015 R vanaf 2016	OTB/MER 2016 TB 2017 R 2019-2023/25		Asw 2x2/deels 2x3 wordt asw 2x3/deels 2x4/deels 4x2 Afhankelijk van de definitieve oplossing tussen de 37,4 en 95,8 km.

Oost-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q1/Q2 2012	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting [1]	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	SN Q4 2009	OTB/MER Q4 2012 TB Q3 2013 R 2014-2016	OTB Q3 2014 TB 2015 R 2016-2016/18	Planning verschoven vanwege aanpassing geluidregister en opnieuw doen van geluidberekeningen.	Asw 2x2 wordt asw 2x2 + weefvak 3 km
A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	SP Q1 2012	OTB Q4 2013 TB 2014 R 2015-2018	OTB Q3 2014 TB 2015 R 2016-2019		Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken (12 KM) én verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken (7 km) én verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken (12 km)
N18 Varsseveld-Enschede	OTB Q4 2011	TB Q4 2012 R 2015-2018	TB Q3 2013 R 2016-2017	In aanloop naar Tracébesluit is planning geactualiseerd.	Aanleg aw 2x1/deels 2x2 en aw 1x2 wordt 2x2 45 km
N35 Zwolle-Wijthmen	SN Q4 2010	OTB/MER Q2 2013 TB Q4 2013 R 2014-2015	OTB Q1 2014 TB 2015 R 2016-2016/18		Aw 1x2 wordt aw 2x2 20 km

Noord-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q1/Q2 2012	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting [1]	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A6/A7 Knooppunt Joure	OTB Q2 2012	TB Q1 2013 R 2013-2015	TB Q4 2013 R 2015-2017		Ongelijkvloerse kruising 5,8 km
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	AV Q4 2009	OTB Q4 2012 TB 2013 R 2014-2019	OTB Q3 2013 TB 2014 R 2015-2019/21	Planning verschoven vanwege aanpassing geluidregister en opnieuw doen van geluidberekeningen.	asw 2x2 wordt 2x3 18,4 km
Spoorwegen					
Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL)	AV Q4 2011		OTB Q2 2014 TB eind 2014		
Vaarwegen					
Verruiming vaarweg Eemshaven Noordzee	SP Q2 2008	OTB/MER Q4 2013 TB 2014 R 2015-2016	TB/MER Q4 2013 TB 2014 R 2015-2017		

1) In de kolom "Toelichting" wordt beschreven waardoor de planning is bijgesteld. Projectspecifieke redenen voor aanpassing van de planning zijn opgenomen in de tabel. Geen toelichting is opgenomen als de planning is herijkt na duidelijkheid over de invulling van de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012; dit geldt namelijk voor vrijwel ieder project.

File Top 50 (juli 2012 t/m juni 2013)



File Top 50

Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr 115) wordt sinds 2009 in het projectenboek een overzicht gegeven van de meest recente File Top 50. Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van één of meer knelpunten uit de File Top 50, staat dit op het betreffende projectblad aangegeven. Het ministerie van IenM werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Naast de wegenprojecten, de ZSM programma's (Zichtbaar, Snel en Meetbaar) en het Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten) die in dit MIRT Projectenboek zijn opgenomen, investeert IenM in innovatieve verkeersmaatregelen. Ook via het programma Beter Benutten wordt ingezet op de reductie van files op specifieke trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet en waarover binnen het programma afspraken zijn gemaakt met regionale overheden en bedrijfsleven. De File Top 50 is samengesteld door Rijkswaterstaat op basis van filegegevens van juli 2012 tot en met juni 2013. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat. Naast Rijkswaterstaat publiceren ook andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten op het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop)locatie. Maatregelen op de A12 (Utrecht-Maarsbergen/Veenendaal, Waterberg-Velperbroek en Gouda-Woerden) hebben er aan bijgedragen dat knelpunten op de A12 fors zijn verminderd. Deze locaties zijn flink gezakt of verdwenen uit de File Top 50. Aan knelpunten uit de huidige File Top 50 wordt gewerkt. De projecten bevinden zich hierbij in verschillende fasen: realisatie, planuitwerking of verkenning. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals de motie Sharpe verzoekt (TK 32123, nr 123).